PALMAS

MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Transporte Coletivo de Palmas - PR

Relatório de Atividades 04

URBTEC™

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Plano de Mobilidade Urbana e de e Plano de Transporte Coletivo de Palmas (PR)

Relatório de Atividades 04

Etapa 04 — Aplicabilidade e Gestão

Fevereiro, 2024

VERSÃO PRELIMINAR

Histórico de versões

Versão 1: 28/02/2024

VERSÃO PRELIMINAR

Apresentação

Este relatório é parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana e do Plano de Transporte Coletivo do município de Palmas (PR), referentes ao Contrato n.º 48/2023 firmado entre a Prefeitura Municipal de Palmas e a Consultoria URBTEC™, na data de 03 de março de 2023. O presente documento diz respeito ao **Relatório de Atividades 04**, que compila os eventos realizados durante a Etapa 04 do processo de elaboração dos referidos planos.

VERSÃO PRELIMINAR

Equipe Técnica da Prefeitura Municipal de Palmas[1]

JOSELITO SOARES DA SILVA
GESTOR DO CONTRATO
Secretário Municipal de Infraestrutura, Urbanismo e Trânsito

MAGDA DAMETTO
FISCAL DO CONTRATO
Arquiteta e Urbanista

ANTONIO CRISTIANO LARA SAMPAIO
Engenheiro Civil

ARTHUR ALMEIDA MENEGATTI
Diretor do Departamento de Urbanismo

CANDICE ARNOLD MAZURECHEN DE CARVALHO
Procuradora-Geral do Município

DAIANE ALINE GROODERS
Engenheira Civil
Integrante a partir de outubro de 2023

EDUARDO BOESE
Técnico Administrativo

FRANCIELE DAL PRÁ
Arquiteta e Urbanista
Integrante entre agosto e outubro de 2023

LUIZ ALBERTO ZIGUER DE ALMEIDA
Secretário de Administração

MARCIO ANDRÉ SWITALA
Fiscal de Obras e Posturas
Integrante a partir de outubro de 2023

PATRÍCIA APARECIDA ZINI
Engenheira Civil

ROSEMERI DE OLIVEIRA
Chefe de Divisão de Educação de Trânsito
Integrante entre março e outubro de 2023

RUDIMAR RHINOW
Procurador do Município

THIAGO DEMCZUK
Engenheiro Ambiental

VERSÃO PRELIMINAR

[1] Atualizada conforme as determinações do Decreto Municipal n°. 4.244, promulgado em 27 de outubro de 2023.

Equipe Técnica Principal URBTEC™

GUSTAVO TANIGUCHI | COORDENADOR GERAL
MSc. Engenheiro Civil

ALCEU DAL BOSCO JUNIOR | COORDENADOR TÉCNICO ESPECIALISTA EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES
MSc. Engenheiro Civil

TAMI SZUCHMAN | ESPECIALISTA EM PLANEJAMENTO URBANO
Dra. Arquiteta Urbanista

LUCIANE LEIRIA TANIGUCHI
Advogada Especialista

VIVIANE CRISTINA CARDOSO
Administradora

MARIANO DE MATOS MACEDO
Dr. Economista

FABIANE BARAN
MSc. Socióloga

VERSÃO PRELIMINAR

Equipe Técnica Complementar URBTEC™

MANOELA FAJGENBAUM FEIGES | COORDENADORA EXECUTIVA
MSc. Arquiteta Urbanista

MARIA EDUARDA DIRCKSEN AGUIAR | ANALISTA DO CONTRATO
Arquiteta Urbanista

NATHALY LOUISE ZALKOSKI | APOIO TÉCNICO
Arquiteta Urbanista

RODRIGO OTÁVIO OLIVEIRA | ESPECIALISTA EM MODELAGEM
Engenheiro Civil

MARIA EDUARDA SAQUETTO MICHELINI | ESPECIALISTA EM MODELAGEM
Engenheira Civil

ANÍBAL FERREIRA | ESPECIALISTA EM TRANSPORTES
Administrador

BRUNO HENRIQUE FUJARRA | ECONOMIA
Economista

MÁXIMO ALBERTO SILVA MIQUELES | GEOPROCESSAMENTO
Engenheiro Cartógrafo

CECÍLIA PAROLIM FERRAZ | GEOPROCESSAMENTO
Engenheira Cartógrafa

STEPHANY SOUZA | GEOPROCESSAMENTO
Engenheira Cartógrafa

ARTHUR RIPKA BARBOSA | GEOPROCESSAMENTO
Geógrafo

MATHEUS ROCHA CARNEIRO | COMUNICAÇÃO
Jornalista

SÉRGIO LUIZ ZACARIAS | COMUNICAÇÃO
MSc. Jornalista

ISABELLE DE SANTIS SOUZA | COMUNICAÇÃO
Designer Gráfica

RENATO STALL FILHO | COMUNICAÇÃO
Arquiteto Urbanista

GABRIELA BORN *(Arquitetura e Urbanismo)*
LIRIA AUREA PONTE | CAROLINE ALMEIDA *(Engenharia Civil)*
SEIDI KONDO *(Geografia)*
RICARDO LOPES *(Letras)*
Estagiários

VERSÃO PRELIMINAR

Siglas e Abreviaturas

ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
BDI	Benefícios e Despesas Indiretas
ETM	Equipe Técnica Municipal
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
DAMAPEC	Conselho de Desenvolvimento Econômico de Palmas
PAI	Plano de Ação e Investimentos
PDM	Plano Diretor Municipal
PMP	Prefeitura Municipal de Palmas
PMU	Plano de Mobilidade Urbana
PNMU	Política Nacional da Mobilidade Urbana
PTC	Plano de Transporte Coletivo
TEC/PR	Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco
TR	Termo de Referência

VERSÃO PRELIMINAR

Sumário

Introdução 12
1. Reunião de Alinhamento 01 13
1.1. Memória do Evento 13
1.2. Registros 19
1.3. Apresentação 20
2. Reunião de Alinhamento 02 22
2.1. Memória do Evento 22
2.2. Registros 27
2.3. Apresentação 28
3. Reunião de Alinhamento 03 32
3.1. Memória do Evento 32
3.2. Registros 35
3.3. Apresentação 36
4. Audiência Pública 02 39
4.1. Ata do Evento 39
4.2. Registros 52
4.3. Apresentação 62
4.4. Contribuições Recebidas 72
4.4.1. Contribuições Presenciais 72
4.4.2. Contribuições Virtuais 94
4.4.3. Contribuições da Consulta Pública 94
4.5. Divulgações e Cobertura 98
4.5.1. Edital de Convocação da Consulta Pública 98
4.5.2. Release de Divulgação 101
4.5.3. Divulgações em Redes Sociais 102
5. Sugestões encaminhadas 106
Próximos Passos 112

VERSÃO PRELIMINAR

Índice de Figuras

Figura 1 — Imagens da Reunião de Alinhamento 01 19
Figura 2 — Apresentação da Reunião de Alinhamento 01 20
Figura 3 — Imagens da Reunião de Alinhamento 02 27
Figura 4 — Apresentação da Reunião de Alinhamento 02 28
Figura 5 — Imagens da Reunião de Alinhamento 03 35
Figura 6 — Apresentação da Reunião de Alinhamento 03 36
Figura 1 — Imagens da Audiência Pública 02 53
Figura 2 — Lista de Presença da Audiência Pública 02 54
Figura 3 — Ficha de contribuição preenchida 73
Figura 4 — Ficha de contribuição preenchida 74
Figura 5 — Ficha de contribuição preenchida 75
Figura 6 — Ficha de contribuição preenchida 76
Figura 7 — Ficha de contribuição preenchida 77
Figura 8 — Ficha de contribuição preenchida 78
Figura 9 — Ficha de contribuição preenchida 79
Figura 10 — Ficha de contribuição preenchida 80
Figura 11 — Ficha de contribuição preenchida 81
Figura 12 — Ficha de contribuição preenchida 82
Figura 13 — Ficha de contribuição preenchida 83
Figura 14 — Ficha de contribuição preenchida 84
Figura 15 — Ficha de contribuição preenchida 85
Figura 16 — Ficha de contribuição preenchida 86
Figura 17 — Ficha de contribuição preenchida 87
Figura 18 — Ficha de contribuição preenchida 88
Figura 19 — Ficha de contribuição preenchida 89
Figura 20 — Ficha de contribuição preenchida 92
Figura 21 — Ficha de contribuição preenchida 93
Figura 22 — Edital de Convocação da Consulta Pública publicado em 07/02/2024 99
Figura 23 — Release de Cobertura publicado em 09/12/2024 101
Figura 24 — Divulgações em Redes Sociais oficiais da Prefeitura Municipal de Palmas 102

Índice de Quadros

Quadro 1 — Síntese de Eventos da Etapa 04 12
Quadro 1 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 73

VERSÃO PRELIMINAR

Quadro 2 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 74
Quadro 3 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 75
Quadro 4 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 76
Quadro 5 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 77
Quadro 6 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 78
Quadro 7 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 79
Quadro 8 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 80
Quadro 9 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 81
Quadro 10 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 82
Quadro 11 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 83
Quadro 12 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 84
Quadro 13 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 86
Quadro 14 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 87
Quadro 15 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 88
Quadro 16 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 89
Quadro 17 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 90
Quadro 18 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 92
Quadro 19 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida 93
Quadro 20 — Contribuição 02 94
Quadro 21 — Contribuição 03 95
Quadro 22 — Contribuição 04 95
Quadro 23 — Contribuição 05 97
Quadro 2 — Contribuição 01 107
Quadro 3 — Contribuição 02 108
Quadro 4 — Contribuição 03 109
Quadro 5 — Contribuição 04 109
Quadro 6 — Contribuição 05 111

VERSÃO PRELIMINAR

Introdução

O presente produto consiste no Relatório de Atividades 04, que reúne os registros dos eventos ocorridos ao longo da Etapa 04 de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) e do Plano de Transporte Coletivo (PTC) de Palmas. Essa etapa compreende a Aplicabilidade e Gestão do PMU e do PTC, tem como objetivo a estruturação do monitoramento e acompanhamento das propostas elaboradas posteriormente, viabilizando a implementação dos referidos Planos.

O relatório de atividades tem como finalidade registrar os debates e acordos realizados durante cada etapa, incluindo atas simplificadas (chamadas de memórias), registros fotográficos, listas de presença e apresentações utilizadas.

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 Alinhamento 01	19/12/2023
Reunião de Alinhamento 02	09/01/2024
Reunião de Alinhamento 03	05/02/2024
Audiência Pública 02	21/02/2024

Fonte: URBTEC™ (2024).

1. Reunião de Alinhamento 01

Data: 19/12/2023

Horário: 14h00

Local: Virtual – Plataforma *Microsoft Teams*

Participantes: Jefferson Dangui da Silva, Luiz Alberto Ziguer de Almeida, Magda Dametto, Patrícia Zini (Equipe Técnica Municipal), Alceu Dal Bosco Júnior, Gustavo Taniguchi, Luciane Leiria Taniguchi, Maria Eduarda Aguiar, Nathaly Zalkoski e Rodrigo Otávio Oliveira (URBTEC™).

1.1. Memória do Evento

A Reunião de Alinhamento 01, que introduziu à Etapa 4 – Institucionalização e Gestão do Plano de Mobilidade, iniciou com a fala de Maria Eduarda Aguiar, arquiteta urbanista da Consultoria URBTEC™. Ela explicou que o objetivo do encontro seria tratar sobre as pendências da Etapa 3 (metodologia de cálculo tarifário, contribuições da consulta pública, definição da subclassificação das vias coletoras e dos perfis viários), retomar o cronograma definido a partir do aditivo de prazo firmado anteriormente e apresentar o escopo e as peças legais a serem produzidas na Etapa 4, com base no Termo de Referência.

Para abordar sobre o cálculo tarifário, Aguiar convidou Rodrigo Otávio Oliveira, engenheiro civil da Consultoria URBTEC™ para tratar sobre o tema. Oliveira apontou que o método de cálculo atualmente utilizado pela Prefeitura Municipal baseia-se na planilha do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco (TCE/PE). Esse considera dados recentes, possui uma metodologia simples e proporciona um custo final menor, porém, como argumentou, a problemática de o utilizar tem relação com a planilha se voltar a operação do transporte escolar. Além disso, o método não considera o retorno do investimento inicial e os custos de administração, algumas bases de depreciação, ainda, empregam valores diferentes dos referenciais para o transporte urbano. Por essas razões, Rodrigo informou que se optou pela aplicação do método da Associação Nacional de Transportes Públicos

(ANTP), recomendado pelos Tribunais de Contas dos Estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.

Em complemento, Alceu Dal Bosco Junior, engenheiro civil da Consultoria URBTEC™ e Coordenador Técnico dos Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas, esclareceu que o método da ANTP é específico para a modalidade de transporte público coletivo e substitui os procedimentos mais antigos, como a metodologia da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Reforçou que, se não forem considerados todos os pontos cruciais no cálculo tarifário, a operadora pode solicitar futuramente um reequilíbrio de contrato, uma vez que os custos não garantiriam o retorno do investimento.

Em resposta, Jefferson Dangui da Silva, integrante da Secretaria Municipal de Controle Interno da Prefeitura Municipal, relembrou que Palmas não realizará concessão para o sistema de transporte público coletivo. Explicou que um contrato de permissão com isenção tarifária, determinadas despesas não são incluídas, como a aquisição de garagem e terreno. Argumentou que a empresa não teria esse investimento, buscando pela locação, já que não possui garantia de longo período na atuação do serviço.

Posteriormente, Silva comentou sobre o aumento da quilometragem apresentada na Primeira Audiência Pública, informando que, ao analisar a planilha enviada pela Consultoria, percebeu que o cálculo foi realizado para nove veículos, e que a referência utilizada pela controladoria considerava sete veículos. Completou que, mesmo com esse aumento, o valor final da operação do serviço estaria inferior ao calculado pelo órgão municipal. A partir disso, expressou preocupação quanto à possibilidade de falta de concorrência das empresas no momento da licitação, frente aos valores apresentados.

Dal Bosco apontou que o acordado com a ETM durante reuniões anteriores era a redução da quilometragem de cada linha simultânea ao aumento da frota, já que o número de viagens teria sido aumentado. Magda Dametto, arquiteta urbanista da Equipe Técnica Municipal (ETM) e fiscal do contrato de elaboração dos Planos, questionou se o valor estimado pelo cálculo apresentado em Audiência Pública seria o valor de base para o projeto básico ou o custo final para lançamento da licitação e edital. Em resposta, Dal Bosco

informou ser esse o valor da licitação e complementou que, na tentativa de aumentar a competitividade entre as empresas concorrentes, aplicou-se um aumento de capital no risco do contrato.

Silva rememorou que na última licitação elaborada para o transporte coletivo, a atração de empresas interessadas foi prejudicada em razão do valor apresentado em edital. Em retorno, Dal Bosco noticiou que o resultado pode ser corrigido por meio de cotações com valores mais altos, buscando cobrir a diferença de custos. Silva questionou se a adoção da planilha da ANTP deveria ser aplicada, também, ao transporte escolar. Dal Bosco negou, explicando que a natureza dos serviços é distinta, justificando-se a diferenciação dos métodos de cálculo.

Dando prosseguimento na reunião, Dal Bosco indagou o valor da tarifa atual do município. Em resposta, Silva informou que a média dos últimos meses resultou em, aproximadamente, R$ 11,77 por quilômetro, ainda, pontuou que o cálculo tarifário da Consultoria considerou veículos novos, o que influenciaria na depreciação e custos fixos. Dal Bosco explanou que os debates até então indicavam a intenção de se iniciar a operação com uma frota mais nova, mas que esse item poderia ser revisto nas considerações do valor.

Retomando o assunto quanto ao local de armazenamento da frota, Silva sugeriu a retirada do valor de aquisição da garagem de maneira a continuar o processo executado pela Controladoria Municipal, o qual considera um valor de aluguel do espaço. Em resposta, Dal Bosco informou que para o cumprimento de determinadas exigências é necessária a descrição de locais adequados para armazenamento dos veículos. Em complemento, Luciane Leiria Taniguchi, advogada especialista da Consultoria, declarou que não pode ser exigida a modalidade de ocupação do espaço de garagem.

Mesmo na modalidade de permissão existem custos obrigatórios a serem considerados, os quais são definidos pelo Tribunal de Contas. Por isso, o cálculo tarifário foi estruturado da maneira como foi apresentado. Em resposta, Silva argumentou que essa situação não seria uma exigência apresentada no edital de licitação, mas sim, um critério para a estimativa de cálculo da planilha de custos.

Gustavo Taniguchi, Diretor Geral da Consultoria URBTEC™ e Coordenador Geral dos Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas, alertou que os questionamentos do Tribunal de Contas se relacionam, comumente, aos itens embutidos nos Benefícios e Despesas Indiretas (BDI). Afirmou que a planilha da ANTP detalha todos os custos diretos e indiretos, não gerando dúvidas sobre o cálculo e proporcionando uma transparência para o município. Reforçou, ainda, que as cotações utilizadas podem ser atualizadas desde que comprovadas.

Taniguchi complementou, citando o exemplo de Paranaguá, que apesar de adotar a isenção tarifária teve que detalhar toda a estruturação dos custos. A prestação de serviços também deve estar descrita em edital, assegurando que a empresa operadora atenda às exigências com qualidade. Em adição, Leiria apontou que a fiscalização municipal de cumprimento do edital é exigida pelo Tribunal de Contas reforçando, novamente, que a metodologia mais aceita é a proposta pela ANTP.

Posteriormente, Silva apontou que a planilha enviada pela Consultoria não considerou o valor de auxílio alimentação dos motoristas na somatória. Em resposta, Dal Bosco esclareceu que o objetivo do cálculo é suprir o máximo possível da cotação do serviço e, caso haja mais algum apontamento sobre os insumos utilizados, esses poderiam ser repassados para revisão. Informou também que foi realizada a simulação do fluxo de caixa para verificar a taxa interna de retorno para determinado período de vigência.

Silva solicitou, portanto, uma metodologia de atualização mensal do valor do diesel, conforme a tabela da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), garantindo assim a proteção fiscal do município sobre um produto de valor tão volátil. Juntamente, solicitou que, para que não haja reequilíbrio econômico em relação aos funcionários, esse insumo deverá ser atualizado anualmente conforme o custo referencial do sindicato. Em resposta, Leiria explicou que comumente os insumos são reajustados apenas após um ano do início da operação, de acordo com a orientação do Tribunal de Contas, mas que isso será considerado na minuta do edital de licitação do serviço de transporte público coletivo.

Leiria solicitou que a Consultoria fosse notificada pelo órgão municipal quanto ao lançamento do edital de licitação, se colocando à disposição para auxílio da ETM. Silva, por sua vez, agradeceu a reunião e se desconectou.

Dando prosseguimento, Aguiar abordou as demais pendências da Etapa 3 do Plano de Mobilidade, questionando acerca das contribuições recebidas durante o período de consulta pública. Em resposta, Dametto informou não haverem contribuições. Em sequência, Aguiar indagou a ETM sobre o avanço das discussões quanto a subclassificação das vias coletoras e a definição dos perfis viários. Dametto comunicou que a Equipe Técnica Municipal ainda não havia conseguido se reunir após da Audiência Pública.

Aguiar retomou, rememorando as próximas entregas, solicitando que fosse agendada uma reunião entre os dias 8 e 12 de janeiro de 2024 para discussão dos perfis viários. Perguntou, ainda, se a ETM gostaria de manter as subclassificações das coletoras. Dal Bosco questionou acerca das subclassificações das vias coletoras, se essa hierarquia viária estaria prevista na Lei do Plano Diretor Municipal (PDM). Em resposta, Patrícia Zini, engenheira civil membro da ETM, informou que não.

Em seguida, Dal Bosco questionou se os apontamentos relacionados ao sistema viário estão previstos no zoneamento de uso e ocupação do solo, ao que Zini afirmou de maneira positiva. Dessa forma, Dal Bosco alertou que os impactos das alterações no PDM devem ser observadas e compatibilizadas com o sistema vário.

O tópico seguinte, Aguiar retomou a área exclusiva para táxis na Rua João Gualberto questionando se a ETM realmente gostaria de incluir vagas comuns nesse recorte. Dametto informou que a preocupação concerne às reclamações quanto ao número elevado de vagas públicas para estacionamento de táxis no entorno da Praça Bom Jesus. Leiria indagou se na licitação dos permissionários de táxi determinou-se o número de vagas com ponto fixo, ao que a ETM apontou não saber. Acordou-se, então, que Dametto e Zini fariam as verificações necessárias e repassariam à Consultoria.

Dando sequência, durante a retomada do cronograma, Zini questionou se a data de revisões da ETM referente ao Produto 4, marcada para o dia 29 de janeiro de 2024,

poderia ser adiada para o dia 31 de janeiro de 2024, ao que a equipe da Consultoria concordou.

Aguiar apresentou o escopo da Etapa 4, conforme o Termo de Referência (TR), bem como o conteúdo base dos produtos e as peças legais a serem produzidas. Para o Plano de Mobilidade Urbana (PMU), informou que o TR indica apenas a criação da Lei do Plano de Mobilidade Urbana. Porém, definiu-se por análise da Consultoria que serão entregues a revisão da Lei do Sistema Viário e da Lei Municipal n° 2.296/2015 — que regulamenta o trânsito de caminhões pesados. Complementou, também, que será considerada a elaboração de Decreto de regulamentação dos padrões de projeto e execução de calçadas.

Zini apontou que, com a proibição dos estacionamentos em recuo frontal, devem ser verificadas as ruas sem vaga pública, para liberação da primeira configuração de estacionamentos. Adicionou que a maioria dos comércios localizados na Rua Sete de Setembro, por exemplo, possuem estacionamentos em recuo frontal. Dal Bosco e Leiria explanaram a problemáticas da existência dessas tipologias de vaga, citando a ABNT NBR 9050/2020.

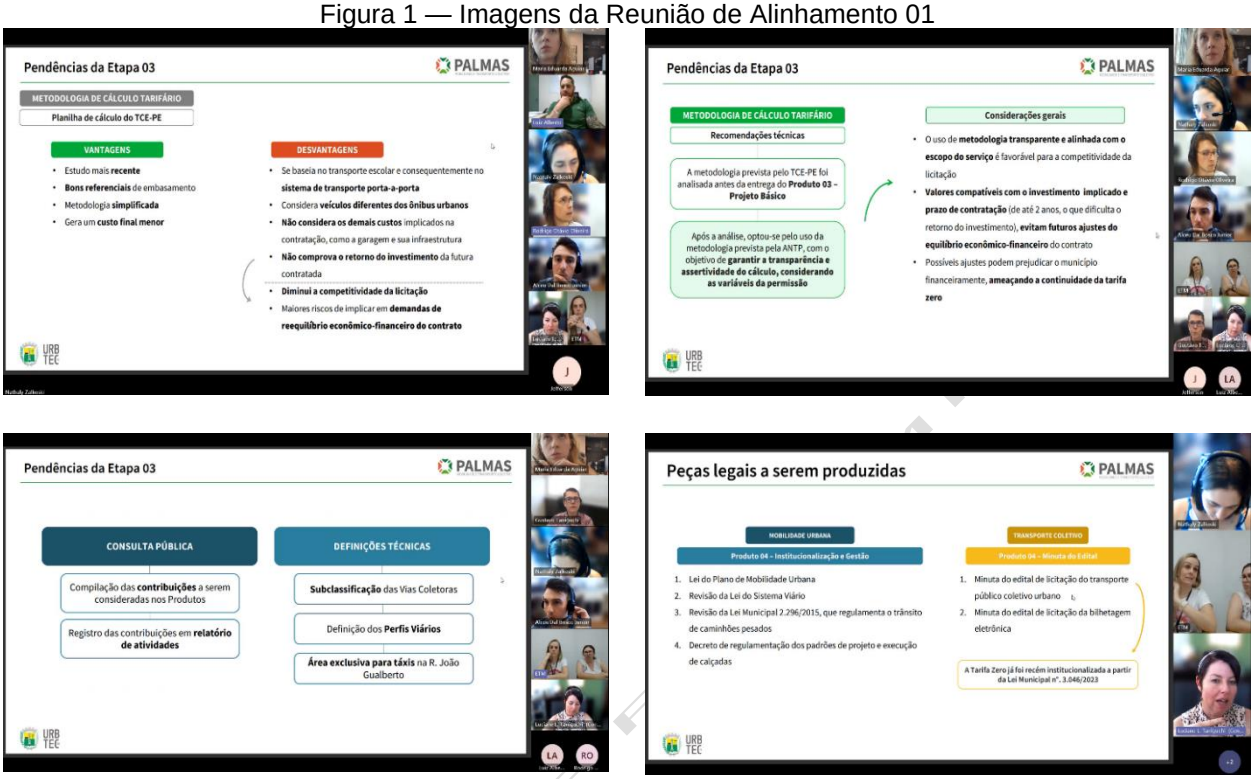
Após debates sobre o assunto, Aguiar reforçou que a única proibição de estacionamentos na via está presente na Rua Sete de Setembro, sendo essa uma exceção. Assim, acordou-se que as peças de lei farão uma ressalva para a rua mencionada anteriormente, e que os estacionamentos em recuo frontal serão proibidos a partir da vigência da Lei.

Zini ainda questionou se o Decreto de regulamentação dos padrões de projeto e execução de calçadas apresentará exemplos de implantação. Em resposta, Leiria informou que serão considerados todos os exemplos de calçadas pertinentes ao município, adicionando que a ETM poderia compartilhar modelos que consideram interessantes incluir na legislação.

Por fim, Leiria assegurou que, ao finalizar a estruturação das leis, a Consultoria as encaminhará à ETM para revisão. Assim, encerrou-se a reunião

1.2. Registros

Figura 1 — Imagens da Reunião de Alinhamento 01



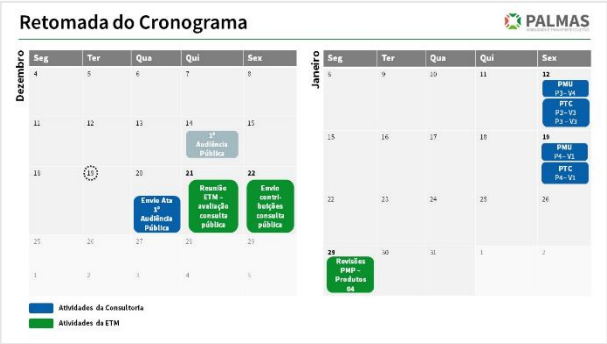
Fonte: URBTEC™ (2024).

1.3. Apresentação

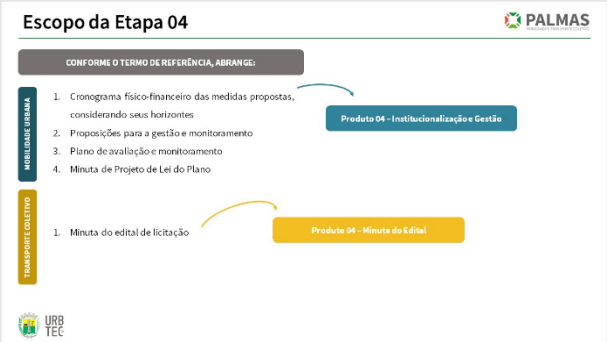
Figura 2 — Apresentação da Reunião de Alinhamento 01

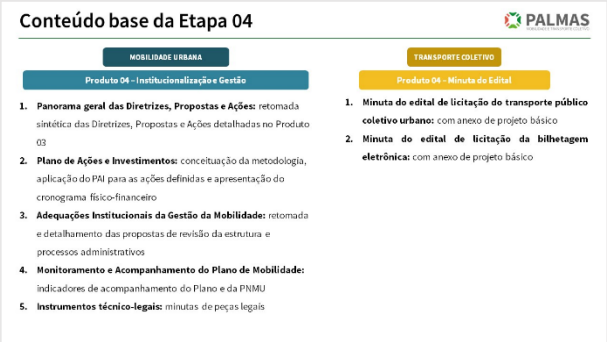
Retomada do Cronograma

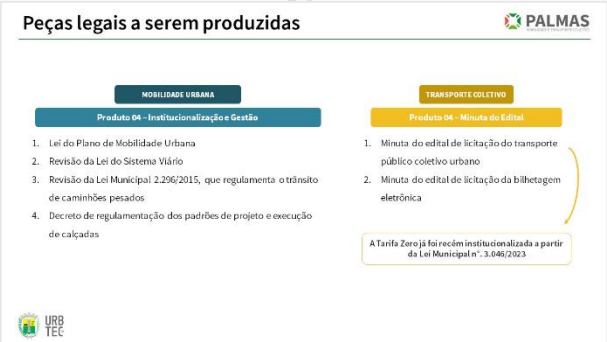
Etapas de elaboração
PALMAS
Plano de Mobilidade Urbana
ETAPA 1
PLANO DE TRABALHO E COMUNICAÇÃO
ETAPA 2
DIAGNÓSTICO
ETAPA 3
PROGNÓSTICO E PROPOSTAS
ETAPA 4
INSTITUCIONALIZAÇÃO E GESTÃO
PRODUTO 3 - PROGNÓSTICO E PROPOSTAS
PRODUTO 4 - INSTITUCIONALIZAÇÃO E GESTÃO
Plano de Transporte Coletivo
PLANO DE TRABALHO E COMUNICAÇÃO
PRODUTO 1 - DIAGNÓSTICO DO TRANSPORTE COLETIVO
PRODUTO 2 - MATRIZ DE RISCO
PRODUTO 3 - PROJETO BÁSICO
PRODUTO 4 - MINUTA DO EDITAL
URB TEC


Retomada do Cronograma
PALMAS
Dezembro
Janeiro
Seg
Ter
Qua
Qui
Sex
1ª Audiência Pública
Envio Ata 1ª Audiência Pública
Reunião ETM - avaliação consulta pública
Envio contribuições consulta pública
PMU P3 - V4
PTC P2 - V3
P3 - V3
PMU P4 - V2
PTC P4 - V1
Revisões PNP - Produtos 04
Atividades da Consultoria
Atividades da ETM

Escopo da Etapa 04


Escopo da Etapa 04
PALMAS
CONFORME O TERMO DE REFERÊNCIA, ABRANGE:
MOBILIDADE URBANA
1. Cronograma físico-financeiro das medidas propostas, considerando seus horizontes
2. Proposições para a gestão e monitoramento
3. Plano de avaliação e monitoramento
4. Minuta de Projeto de Lei do Plano
Produto 04 - Institucionalização e Gestão
TRANSPORTE COLETIVO
1. Minuta do edital de licitação
Produto 04 - Minuta do Edital
URB TEC


Conteúdo base da Etapa 04
PALMAS
MOBILIDADE URBANA
Produto 04 - Institucionalização e Gestão
1. Panorama geral das Diretrizes, Propostas e Ações: retomada sintética das Diretrizes, Propostas e Ações detalhadas no Produto 03
2. Plano de Ações e Investimentos: conceituação da metodologia, aplicação do PAI para as ações definidas e apresentação do cronograma físico-financeiro
3. Adequações Institucionais da Gestão da Mobilidade: retomada e detalhamento das propostas de revisão da estrutura e processos administrativos
4. Monitoramento e Acompanhamento do Plano de Mobilidade: indicadores de acompanhamento do Plano e da PNMU
5. Instrumentos técnico-legais: minutas de peças legais
TRANSPORTE COLETIVO
Produto 04 - Minuta do Edital
1. Minuta do edital de licitação do transporte público coletivo urbano: com anexo de projeto básico
2. Minuta do edital de licitação da bilhetagem eletrônica: com anexo de projeto básico


Peças legais a serem produzidas
PALMAS
MOBILIDADE URBANA
Produto 04 - Institucionalização e Gestão
1. Lei do Plano de Mobilidade Urbana
2. Revisão da Lei do Sistema Viário
3. Revisão da Lei Municipal 2.296/2015, que regulamenta o trânsito de caminhões pesados
4. Decreto de regulamentação dos padrões de projeto e execução de calçadas
TRANSPORTE COLETIVO
Produto 04 - Minuta do Edital
1. Minuta do edital de licitação do transporte público coletivo urbano
2. Minuta do edital de licitação da bilhetagem eletrônica
A Tarifa Zero já foi recém institucionalizada a partir da Lei Municipal nº. 3.046/2023
URB TEC

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO
URB TEC
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).

2. Reunião de Alinhamento 02

Data: 10/01/2024

Horário: 14h00

Local: Virtual – Plataforma *Microsoft Teams*

Participantes: Antônio Cristiano Lara Sampaio, Magda Dametto, Marcio André Switala (Equipe Técnica Municipal), Alceu Dal Bosco Júnior, Gustavo Taniguchi, Maria Eduarda Aguiar e Nathaly Zalkoski (URBTEC™).

2.1. Memória do Evento

A Reunião de Alinhamento 02 teve início com a fala de Maria Eduarda Aguiar, arquiteta urbanista da Consultoria URBTEC™, comunicando sua realocação para o Plano de Mobilidade de Pato Branco e informando que Nathaly Zalkoski, arquiteta urbanista também integrante da Consultoria URBTEC™, assumiria o cotidiano do Plano de Mobilidade de Palmas (PMU). Zalkoski esclareceu que a Equipe Tecnica Municipal (ETM) poderia, a partir daquele momento, entrar em contato diretamente com ela. Em complemento, Alceu Dal Bosco Júnior, engenheiro civil da Consultoria e Coordenador Técnico dos Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas, noticiou que caso a ETM precisasse sanar alguma dúvida também poderia contatar o mesmo, bem como o Diretor Geral da Consultoria URBTEC™ e Coordenador Geral dos Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas, Gustavo Taniguchi.

Zalkoski iniciou a apresentação abordando os conteúdos a serem tratados no Produto 4 — Institucionalização e Gestão do PMU, os quais se referem a aplicação do Plano de Ação e Investimentos (PAI), a revisão da estrutura administrativa municipal e os instrumentos técnicos-legais. Relembrou que a Etapa 03 obteve como resultado 9 diretrizes, 30 propostas e 377 ações — a partir do abarcado nas fases de diagnóstico e prognóstico —, e que tais proposições fundamentam o momento atual do Plano. Essa

etapa, tem a função de analisar quando, quem e como serão executadas e implementadas as diretrizes, propostas e ações.

Dando prosseguimento na reunião, Zalkoski explanou que o Plano de Ação e Investimento tem como objetivo preparar um cronograma físico-financeiro para efetivar o planejado. A arquiteta também destacou que o Termo de Referência (TR) não especifica as temáticas nem o horizonte temporal para a execução das proposições, de maneira que a equipe da consultoria determinou uma estruturação viável para o caso palmense. Assim, com base nos estudos internos, chegou-se nas temáticas de (i) prioridade; (ii) característica – operacional, gerencial ou comportamental; (iii) extensão ou quantidade; (iv) responsabilidade; (v) custo estimado; (vi) prazo de execução – curto, médio e longo; (vii) stakeholders; (viii) indicador de monitoramento; (ix) meta; e (x) correlação.

Em seguida, Zalkoski salientou o tema do custo estimado destacando que esse foi calculado para ações com prazo de execução inferior a 5 anos, ou seja, para ações de curto e médio prazo. Complementou, ainda, que o motivo pelo qual essa metodologia foi aplicada se baseia na necessidade de atualização dos valores inflacionados. Zalkoski enfatizou que a consulta de preços se fundamentou em licitações e contratos vigentes do município e/ou outros insumos estaduais e federais, corrigidos para o ano de 2023.

Outra temática ressaltada foram os indicadores de monitoramento, nesse quesito a arquiteta argumentou que os indicadores específicos se definem conforme a natureza de cada ação e objetivam a avaliação do encaminhamento da execução. Já os indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) qualificam o município em concordância ás especificações da PNMU.

A reunião seguiu para a pauta da Estrutura Administrativa Municipal, com o ressalto de que a proposta se fundamentou no Plano Diretor Municipal (PDM), atendendo a solicitação da ETM quanto a conservação dessa estrutura. A partir disso foram realizadas intervenções necessárias ao Plano de Mobilidade, como a criação de um Conselho Municipal de Mobilidade Urbana e de uma Comissão Gestora do Transporte Público Coletivo. Em complemento, Zalkoski comunicou que houveram alterações no

Departamento de Trânsito e Mobilidade com a realocação de unidades existentes na atual Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo e Trânsito.

A partir de tais modificações, fez-se necessária a proposição da Secretaria de Obras e Serviços Públicos, estabelecida em função da execução das ações planejadas. A arquiteta reforçou que as unidades integrantes dessa Secretaria seriam já existentes e apenas relocadas da atual Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo e Trânsito.

Magda Dametto, arquiteta urbanista da ETM e fiscal de contrato de elaboração dos Planos, questionou se a alteração dessa última proposta seria apenas na nomenclatura da secretaria. Em resposta, Zalkoski confirmou, destacando que a Secretaria de Obras e Serviços Públicos derivaria da Secretaria Municipal de Infraestrutura, Urbanismo e Trânsito. Dal Bosco Júnior complementou, afirmando que seria apenas um desmembramento de departamentos.

Em seguida, Zalkoski pontuou acerca dos instrumentos técnicos legais, retomando as peças legais em elaboração para o Plano de Mobilidade Urbana. Quando ao Plano de Transporte Coletivo, relembrou o desenvolvimento das minutas de edital de licitação. Zalkoski questionou à ETM quanto a definição dos perfis de calçadas específicos, desejo e iniciativa manifestados pela equipe municipal em reunião anterior. Em resposta, Dametto informou que não havia sido elaborado nenhum conteúdo devido aos recessos de fim de ano, comunicando que a ETM poderia realizar ajustes a partir das propostas da Consultoria. Zalkoski relembrou que a entrega da versão 1 do Produto 4 seria feita no dia 19 de janeiro de 2024, concordando com a sugestão de Dametto.

Posteriormente, abordou-se o tema de perfis viários. Zalkoski indicou que esses servem para determinar a estrutura mínima de implementação e possível adaptação de vias públicas. A arquiteta apresentou 20 propostas previstas, divididas em perfis viários específicos para cada classificação de via, a saber: 5 para Vias Arteriais; 5 para Vias Coletoras; 4 para Vias Locais; 3 para Vias Parque; e 3 para Vias específicas para a Rota Preferencial de Cargas. Adicionou que foram representados os números mínimos das faixas de rolamento das vias, sem necessariamente considerar a variação dos sentidos de fluxo, uma vez que essa é uma característica independente ao dimensionamento da caixa

viária. Apontou que as estruturas cicláveis foram consideradas na maior parte das vias, na dimensão mínima de perfis bidirecionais. Por fim, instruiu que as vagas públicas para estacionamento estão sinalizadas, em geral, em apenas uma das faces da via, enfatizando que a aplicação de todas essas definições está condicionada às possibilidades existentes no contexto de Palmas.

Dal Bosco Junior esclareceu que os padrões poderiam sofrer alterações até a entrega do Produto, contudo a ideia geral se manteria conforme o exposto. Complementou que as larguras estabelecidas são as máximas e se aplicariam, principalmente, em vias não existentes até o momento. O engenheiro da Consultoria alegou que para as vias existentes almeja-se sua adequação, entretanto as dimensões podem ser revistas em casos de impossibilidade do cumprimento da lei.

Antônio Cristiano Lara Sampaio, engenheiro civil integrante da ETM, indagou quanto à idealização dos dimensionamentos, e se esses estariam baseados no levantamento das vias já existentes. Isso, visando a compatibilização com a realidade municipal e a redução da realização de desapropriações e ou reestruturações impactantes que onerem o cofre público.

Em resposta, Zalkoski argumentou que a proposta dos perfis viários foi elaborada a partir de um conjunto de análises. Explicou que tanto o contexto do município quanto os padrões de normativas federais para larguras mínimas das infraestruturas foram considerados no estudo das possibilidades, relacionando-as com a hierarquia municipal para que os fluxos se deem de maneira organizada e segura. Acrescentou, também, que o cenário ideal é que a via a ser implementada siga tais infraestruturas, todavia, a legislação em elaboração prevê a possibilidade de adaptação dos cenários propostos.

Sampaio ainda expressou preocupação quanto ao atendimento à essa normatização, destacando a existência de ruas estranguladas. Dal Bosco respondeu o apontamento justificando que planejamento e a execução deve manter a continuidade e segurança do tráfego, sendo permitido o aumento da caixa da via desde que se preserve o número de faixas de rolamento.

Em seguida, Dametto questionou se a revisão da Lei do Sistema Viário substituiria a lei atual ou a alteraria. Dal Bosco retornou que seria importante analisar qual o melhor caso, enfatizando que, em caso de exigência da equipe jurídica municipal, a Consultoria acataria a decisão.

Dando prosseguimento à reunião, Zalkoski rememorou o cronograma do Plano, abordando as próximas entregas e a data da Segunda Audiência Pública. Dametto expressou preocupação em relação ao PAI, informando que houveram dificuldades quanto a aplicabilidade das ações propostas no Plano Diretor Municipal. Propôs, portanto, a realização de uma revisão das ações em conjunto com a chefe de gabinete, uma vez que a mesma já estaria auxiliando na revisão do PAI do PDM. Complementou, ainda, que o intuito dessa revisão conjunta seria aprovar apenas as ações passíveis de execução, naquilo que concerne a capacidade municipal.

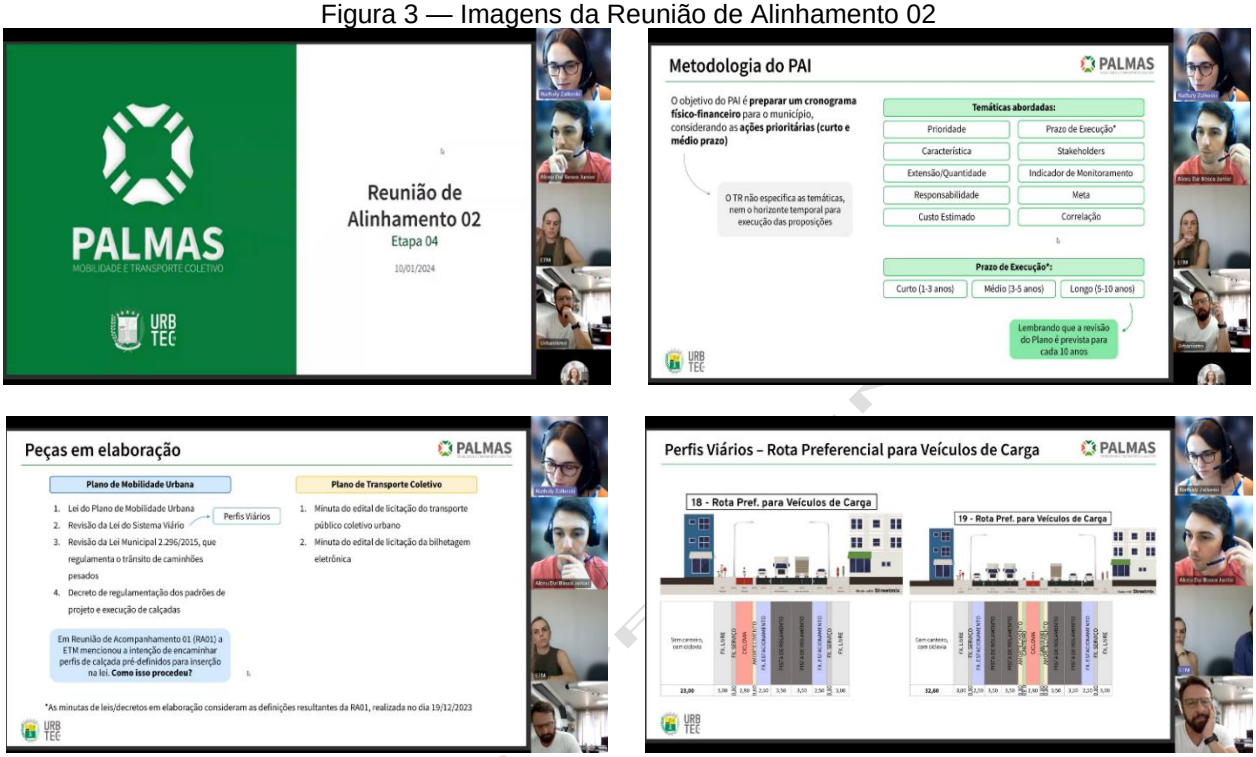
Posteriormente, quando os debates se voltaram ao decreto de padronização de calçadas, Sampaio questionou se os padrões a serem estipulados haviam sido baseados na largura ou na tipologia das vias existentes no município. Em resposta, Dal Bosco Junior ressaltou que o objetivo é a uniformização de todas as infraestruturas de calçada palmenses com base nas dimensões mínimas estipuladas na lei. Indicou que, para o caso de hierarquias viárias inferiores, a preferência deverá ser dada às larguras definidas nos perfis viários.

Se encaminhando para o fim da pauta, Zalkoski retomou o cronograma e próximos passos das equipes técnicas, informando que após o término da reunião encaminharia um e-mail com todos os perfis viários detalhados para análise e posterior retorno da ETM.

Dessarte, na ausência de mais apontamentos, a reunião foi encerrada.

2.2. Registros

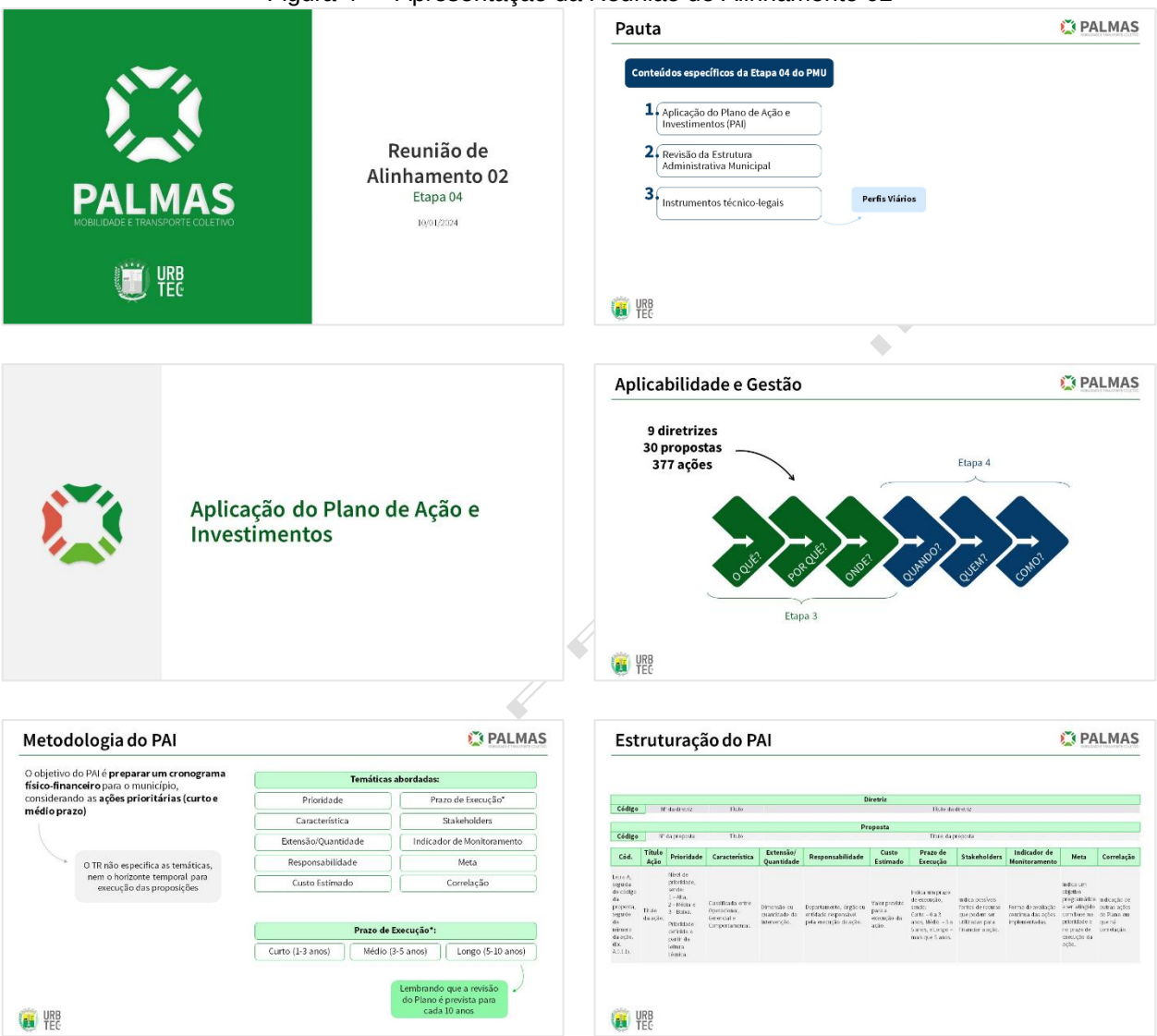
Figura 3 — Imagens da Reunião de Alinhamento 02



Fonte: URBTEC™ (2024).

2.3. Apresentação

Figura 4 — Apresentação da Reunião de Alinhamento 02



Observações do PAI

PALMAS

Custo Estimado

- **Calculado para ações de até 5 anos**
- A consulta de preços se fundamenta em licitações e contratos vigentes no município, ou, ainda, em outros insumos estaduais e federais, corrigidos para o ano presente

Para prazos superiores, os custos deverão ser estimados a partir dos valores atualizados

Indicador de Monitoramento

- São considerados dos grupos de indicadores:
  - **Indicadores específicos**, que definem-se conforme a natureza da ação e objetivam acompanhar a efetivação do planejamento
  - **Indicadores para Monitoramento e Avaliação da Efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**, preconizados pelo Ministério das Cidades (2018) e utilizados para avaliar o município como um todo, em relação às exigências da PNMU

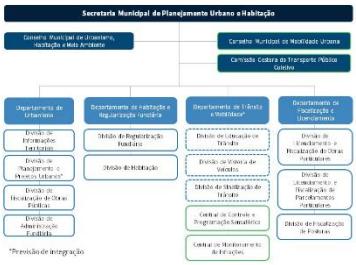
URB TEC

Revisão da Estrutura Administrativa Municipal

Estrutura Administrativa Municipal

PALMAS

O Aprimoramento da Estrutura Administrativa Dedicada à Mobilidade Urbana considera as **proposições do Plano Diretor Municipal**, com as devidas **adaptações ao Plano de Mobilidade**

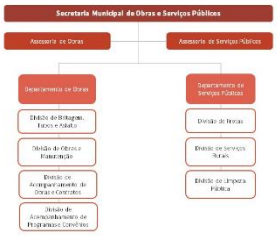


URB TEC

Estrutura Administrativa Municipal

PALMAS

Como o PDM não prevê uma estrutura responsável pelas obras e serviços públicos, o PMU sugere a **criação da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos**



A unidades integrantes dessa Secretaria são realocadas da atual Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo e Trânsito

URB TEC

Instrumentos técnico-legais

Peças em elaboração

PALMAS

Plano de Mobilidade Urbana

1. Lei do Plano de Mobilidade Urbana
2. Revisão da Lei do Sistema Viário → Perfis Viários
3. Revisão da Lei Municipal 2.296/2015, que regulamenta o trânsito de caminhões pesados
4. Decreto de regulamentação dos padrões de projeto e execução de calçadas

Em Reunião de Acompanhamento 01 (RA01) a ETM mencionou a intenção de encaminhar perfis de calçada pré-definidos para inserção na lei. **Como isso procedeu?**

Plano de Transporte Coletivo

1. Minuta do edital de licitação do transporte público coletivo urbano
2. Minuta do edital de licitação da bilhetagem eletrônica

*As minutas de leis/decretos em elaboração consideram as definições resultantes da RA01, realizada no dia 19/12/2023

URB TEC

Perfis Viários

PALMAS

Indicam a estrutura mínima para implementação, e possível adaptação, de vias públicas. Estão previstos:

Total de 20 perfis

- 5 Perfis para Vias Arteriais
- 5 Perfis para Vias Coletoras
- 4 Perfis para Vias Locais
- 3 Perfis para Vias Parque
- 3 Perfis para Vias contidas na Rota Preferencial para Veículos de Carga

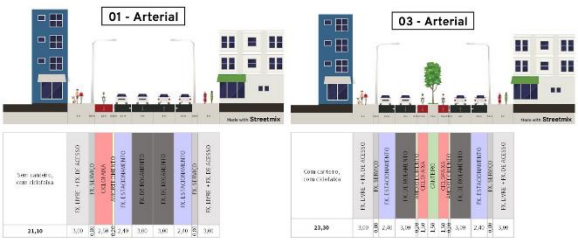
Observações:

1. É representado o número mínimo das faixas da via, os sentidos de fluxo são variáveis dentro dessa estrutura
2. Para as estruturas cicláveis, é representada a dimensão mínima do perfil bidirecional (exceto em tipologias com canteiro central), as direções são variáveis dentro dessa estrutura
3. Os perfis preveem infraestruturas cicláveis na maior parte das vias, sendo possível a remoção desses elementos, se necessário
4. As vagas públicas para estacionamento são indicadas, em geral, em apenas uma das faces da via, sendo possível a alteração desse elemento, se necessário
5. **São previstos perfis específicos para vias contidas na Rota Preferencial para Veículos de Carga**

URB TEC

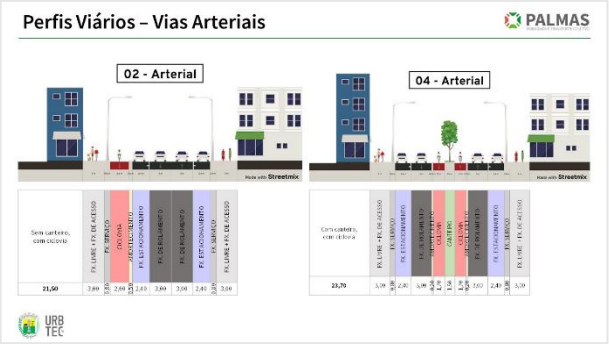
Perfis Viários – Vias Arteriais

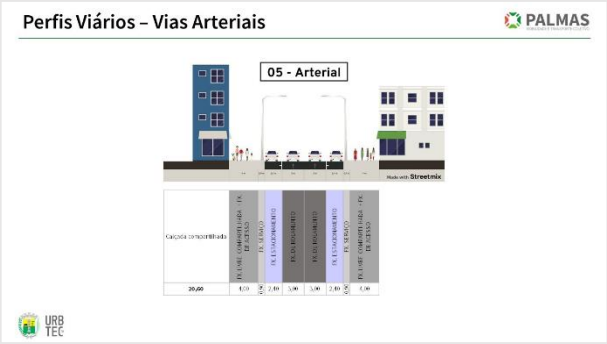
PALMAS

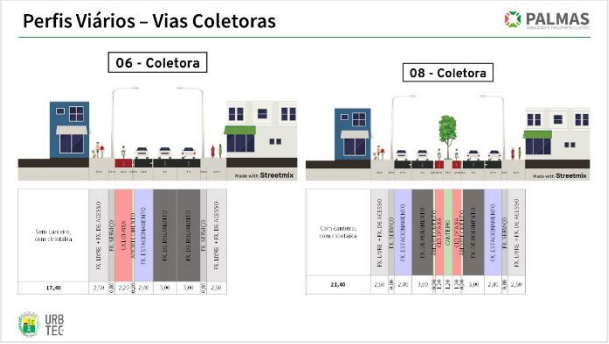


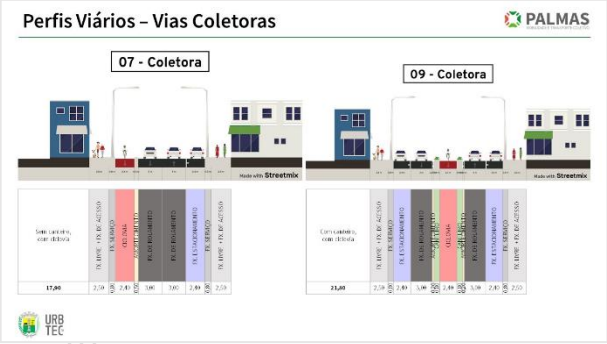
URB TEC

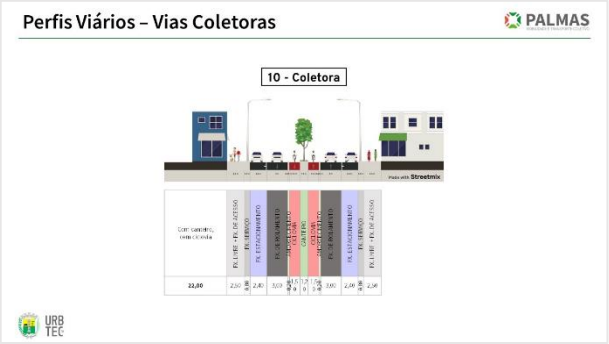
URB TEC™

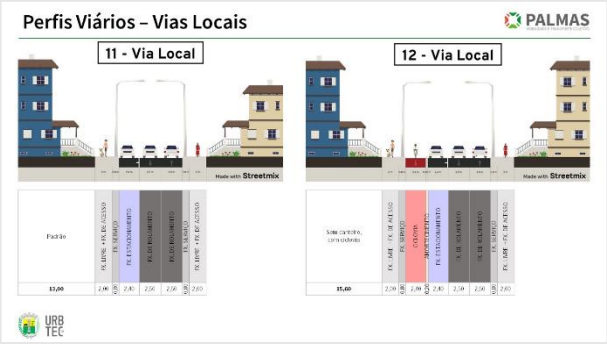

Perfis Viários – Vias Arteriais
PALMAS
02 - Arterial
04 - Arterial
Made with Streetmix
URB TEC

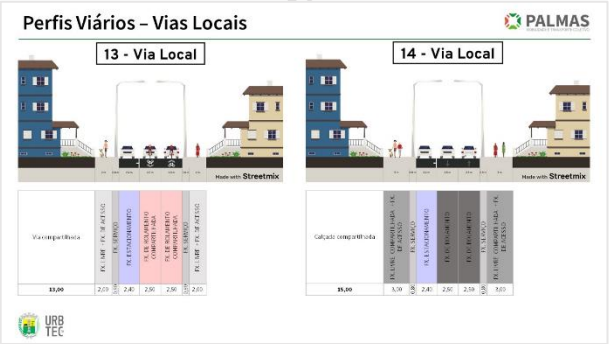

Perfis Viários – Vias Arteriais
PALMAS
05 - Arterial
Made with Streetmix
URB TEC

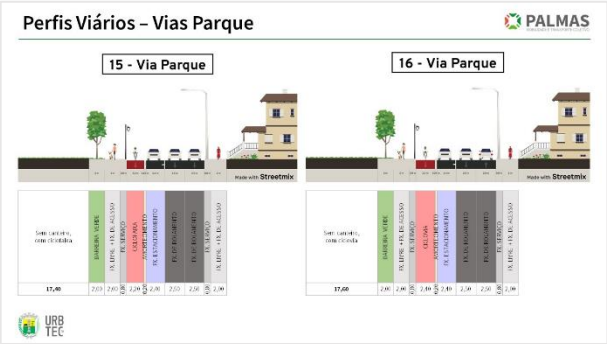

Perfis Viários – Vias Coletoras
PALMAS
06 - Coletora
08 - Coletora
Made with Streetmix
URB TEC

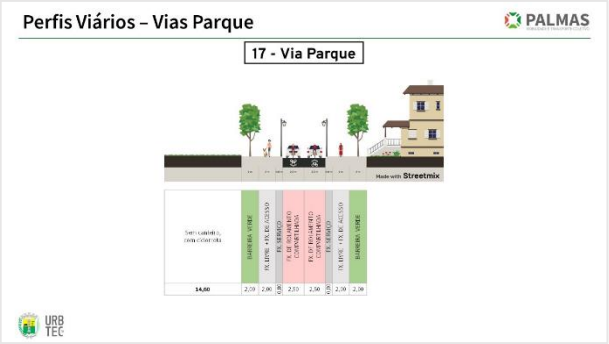

Perfis Viários – Vias Coletoras
PALMAS
07 - Coletora
09 - Coletora
Made with Streetmix
URB TEC

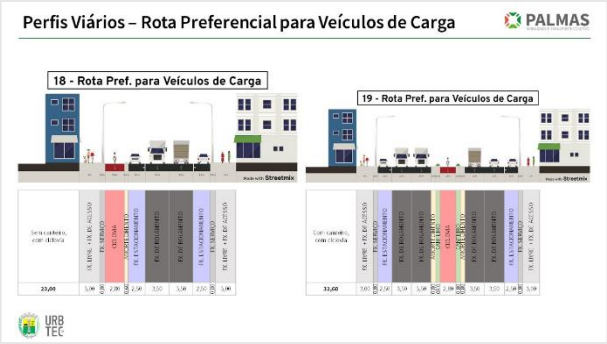

Perfis Viários – Vias Coletoras
PALMAS
10 - Coletora
Made with Streetmix
URB TEC


Perfis Viários – Vias Locais
PALMAS
11 - Via Local
12 - Via Local
Made with Streetmix
URB TEC


Perfis Viários – Vias Locais
PALMAS
13 - Via Local
14 - Via Local
Made with Streetmix
URB TEC


Perfis Viários – Vias Parque
PALMAS
15 - Via Parque
16 - Via Parque
Made with Streetmix
URB TEC





Fonte: URBTEC™ (2024).

3. Reunião de Alinhamento 03

Data: 05/02/2024

Horário: 15h00

Local: Virtual – Plataforma *Microsoft Teams*

Participantes: Magda Dametto, Marcio André Switala e Patrícia Zini (Equipe Técnica Municipal), Alceu Dal Bosco Júnior, Gustavo Taniguchi, Luciane Leiria Taniguchi e Nathaly Zalkoski (URBTEC™).

3.1. Memória do Evento

A reunião se iniciou com a apresentação do cronograma pelo Diretor Geral da Consultoria URBTEC™ e Coordenador Geral dos Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas, Gustavo Taniguchi. O mesmo destacou as datas de publicação dos documentos a serem discutidos na Audiência Pública 02, bem como o dia de realização da mesma. Nathaly Zalkoski, arquiteta urbanista integrante da Consultoria URBTEC™ reforçou a necessidade de publicação do conteúdo com 15 dias de antecedência ao evento público.

Logo em sequência, Zalkoski foi indagada por Magda Dametto, arquiteta urbanista da Equipe Técnica Municipal (ETM), quanto ao início das divulgações da Audiência no dia 12 de fevereiro de 2024, o qual coincidiria com o recesso de carnaval do órgão público. Alceu Dal Bosco Junior, engenheiro civil da Consultoria URBTEC™, afirmou que o programado para essa semana em questão poderia ser reajustado, de maneira que as publicações em redes sociais e demais meios de comunicação sejam feitas após o carnaval.

Prosseguindo, Taniguchi apresentou as demandas de definição para a Audiência, como local e horário de realização. Ao que a ETM confirmou conservação do evento no Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori as 19h, na modalidade presencial, e ao vivo pelo *facebook*, na versão online. Dametto se dispôs a confirmar o cerimonial e as

autoridades a estarem presentes no dia, retornando as informações à Consultoria assim que possível.

Quanto a reabertura de consulta pública, firmou-se entre as equipes técnicas que essa seria realizada, ainda que não tenham sido recebidas contribuições na abertura da etapa anterior. Conforme pontuou Dal Bosco Junior, essa etapa apresenta conteúdos importantes para serem analisado pela sociedade como as minutas de lei e de edital de licitação.

Em sequência, Taniguchi explicou a intensão de se manter a estratégia de divulgação utilizada na Audiência Pública 01. Ao que Zalkoski explanou, relembrando os materiais utilizados para tal movimentação, a saber: press-releases; flyers A6; cartazes A3; cards; comunicados A6; convites formais; e convites de WhasApp. Dametto assentiu em manter as mesmas táticas e, ao ser indagada por Zalkoski, confirmou a impossibilidade de uso das mídias sonoras para divulgação do evento.

Zalkoski apresentou, então, o cronograma detalhado da divulgação da Segunda Audiência Pública, pontuando os datas de publicação para cada peça elaborada. Acordou-se, durante o debate, que seriam enviados os materiais de publicação da consulta pública logo após a reunião, via WhatsApp.

A arquiteta da Consultoria deu continuidade, expondo o conteúdo mínimo previsto para o evento público, sendo ele: o panorama geral das diretrizes, propostas e ações elaboradas durante a Etapa 03; o Plano de Ação e Investimentos (PAI), bem como sua metodologia e exemplos aplicados; as adequações institucionais da gestão da mobilidade, com a revisão da estrutura administrativa municipal e seus processos; a institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana (PMU); os instrumentos técnico-legais do PMU; e os editais de licitação do Plano de Transporte Coletivo (PTC). Nesse momento, Zalkoski passou a palavra para Luciane Leiria Taniguchi, advogada especialista da Consultoria, para que a mesma detalhasse o processo de elaboração do edital do TPC.

Leiria detalhou que, ainda que tenha sido sugerida na etapa anterior, a separação dos editais do sistema do transporte público coletivo e do sistema de bilhetagem eletrônica. Isso pois, após análises aprofundadas, notou-se que o aporte financeiro municipal teria que

considerar valores extremamente altos, considerando que a modalidade de contratação solicitada pelo órgão municipal é a permissão de 1 ano, prorrogável por 1 ano. Além disso, Leiria destacou a exigência de acompanhamento e controle constantes do sistema por parte da Prefeitura Municipal de Palmas (PMP), o que também provocaria grandes demandas técnico-financeiras.

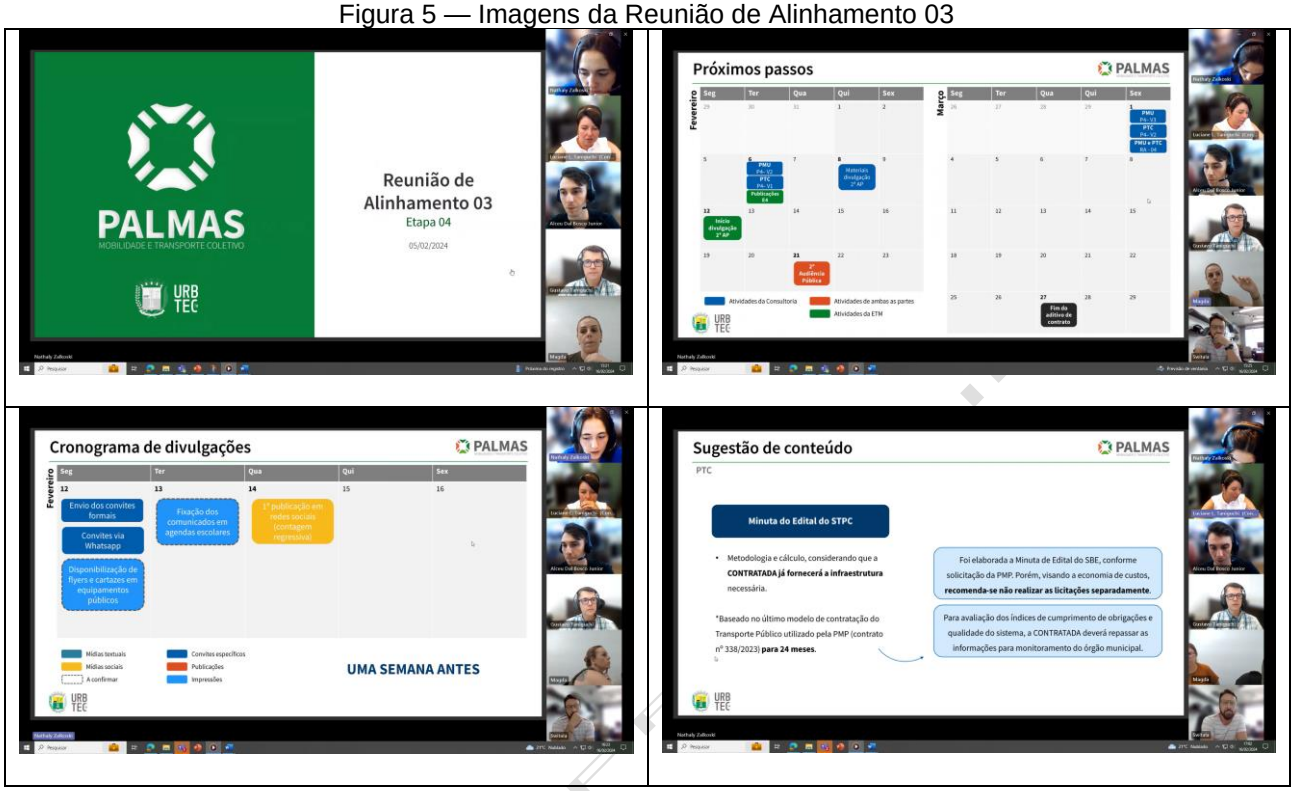
Assim, a advogada da Consultoria recomendou que os editais sejam unificados, considerando que a operação da bilhetagem eletrônica seria englobada na contratação do transporte público coletivo. De tal maneira que esse edital reestruturado considere os 24 meses solicitados pelo órgão municipal, a partir de um pregão eletrônico com um custo o mais reduzido possível. Patrícia Zini, engenheira civil membro da Equipe Técnica Municipal, indagou se essa forma contemplaria os dois editais em um só, ao que Leiria confirmou que, com as devidas adequações, seriam contemplados os sistemas de transporte público coletivo e bilhetagem eletrônica em um edital conjunto para o horizonte temporal de 24 meses.

Dal Bosco Junior complementou, informando que o edital pode desconsiderar a necessidade de um investimento inicial da contratada no cálculo tarifário, objetivando reduzir os custos com a operação. Em conjunto a Leiria, reforçou que, após o prazo final, o modelo de contratação pode ser revisto, considerando, inclusive a possibilidade de concessão do serviço.

Dando fim ao encontro Dal Bosco resumiu o debatido e, sem mais apontamentos, a reunião encerrou-se.

3.2. Registros

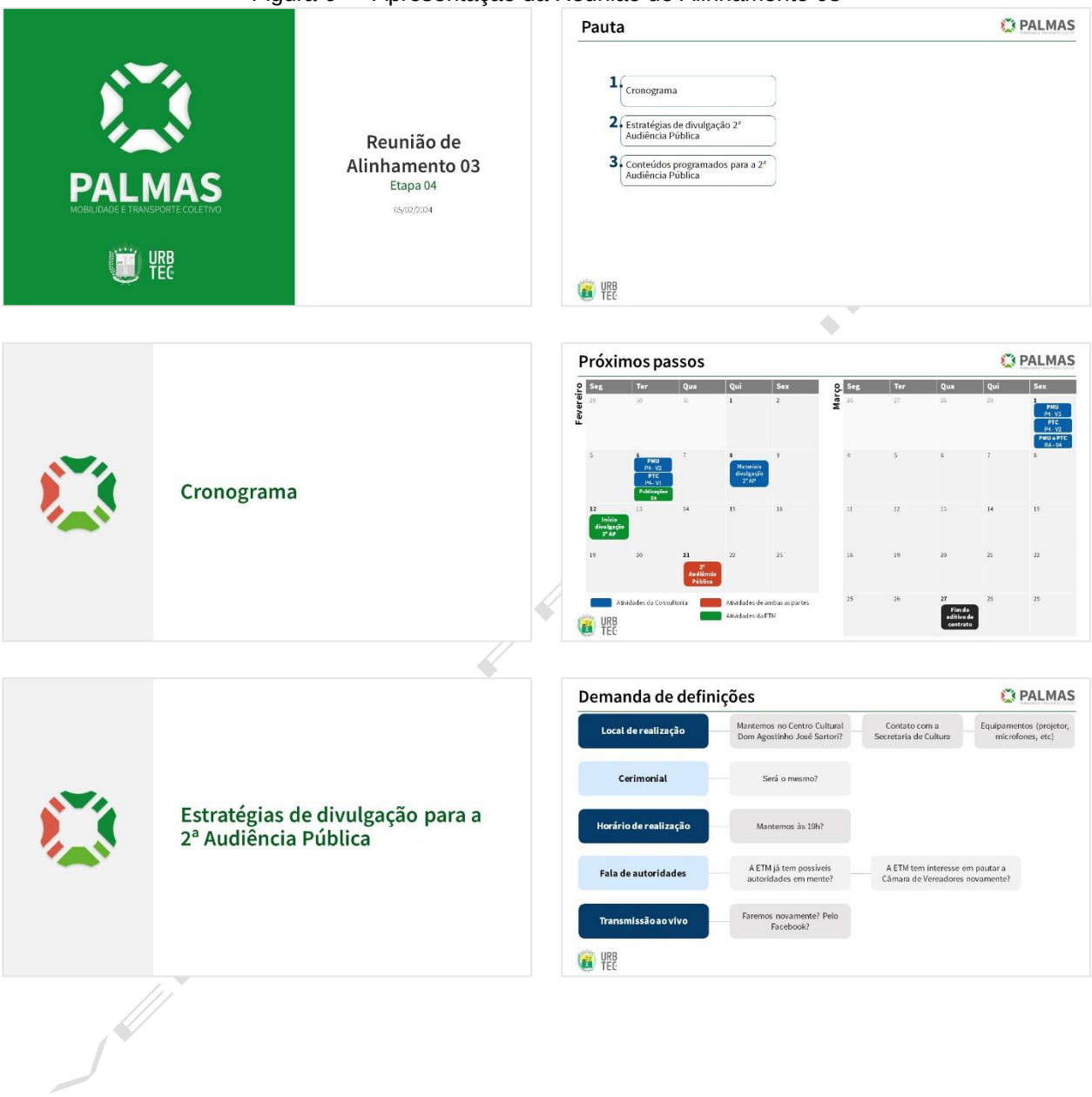
Figura 5 — Imagens da Reunião de Alinhamento 03



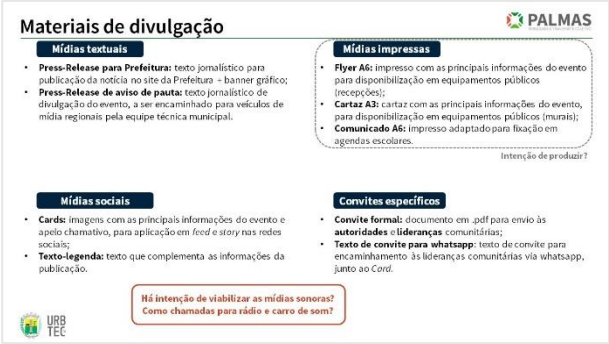
Fonte: URBTEC™ (2024).

3.3. Apresentação

Figura 6 — Apresentação da Reunião de Alinhamento 03



Estratégia de divulgação
PALMAS
Inicia-se 15 dias antes do evento, com a publicação em diário oficial
Intenção de replicar a estratégia utilizada para a 1ª Audiência Pública
Existe a intenção de abrir Consulta Pública novamente?
1ª Audiência Pública
dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas
Etapa 3 - Prognóstico e Propostas
14/12 às 19h
Centro Cultural
Dom Agostinho José Sartori
Av. Clevelândia, 521 - Centro
Ajude a construir o futuro de Palmas!
PALMAS
URB TEC


Materiais de divulgação
PALMAS
Mídias textuais
Press-Release para Prefeitura: texto jornalístico para publicação da notícia no site da Prefeitura - banner gráfico;
Press-Release de aviso de pauta: texto jornalístico de divulgação do evento, a ser encaminhado para veículos de mídia regionais pela equipe técnica municipal.
Mídias impressas
Flyer A6: impresso com as principais informações do evento para disponibilização em equipamentos públicos (recepções);
Cartaz A3: cartaz com as principais informações do evento, para disponibilização em equipamentos públicos (murais);
Comunicado A6: impresso adaptado para fixação em agendas escolares.
Intenção de produzir?
Mídias sociais
Cards: imagens com as principais informações do evento e apelo chamativo, para aplicação em feed e story nas redes sociais;
Texto-legenda: texto que complementa as informações da publicação.
Convites específicos
Convite formal: documento em .pdf para envio às autoridades e lideranças comunitárias;
Texto de convite para whatsapp: texto de convite para encaminhamento às lideranças comunitárias via whatsapp, junto ao Card.
Há intenção de viabilizar as mídias sonoras? Como chamadas para rádio e carro de som?
URB TEC

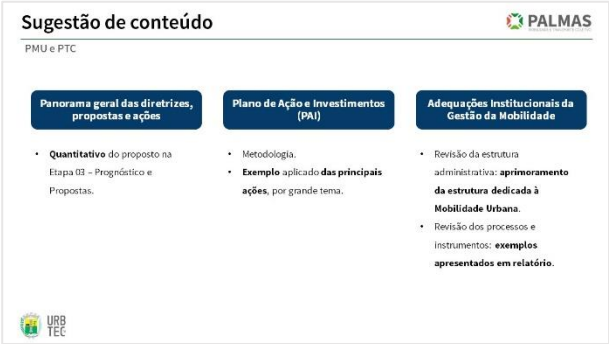
Responsabilidades da estratégia de divulgação
PALMAS
Consultoria
Elabora as peças de divulgação
Orienta a execução da estratégia
Dá suporte à Equipe Técnica Municipal
Equipe Técnica Municipal
Encaminha os convites às autoridades e lideranças comunitárias
Publica os materiais no site e redes sociais
Encaminha os arquivos e articula a disponibilização das mídias impressas nos equipamentos públicos
URB TEC

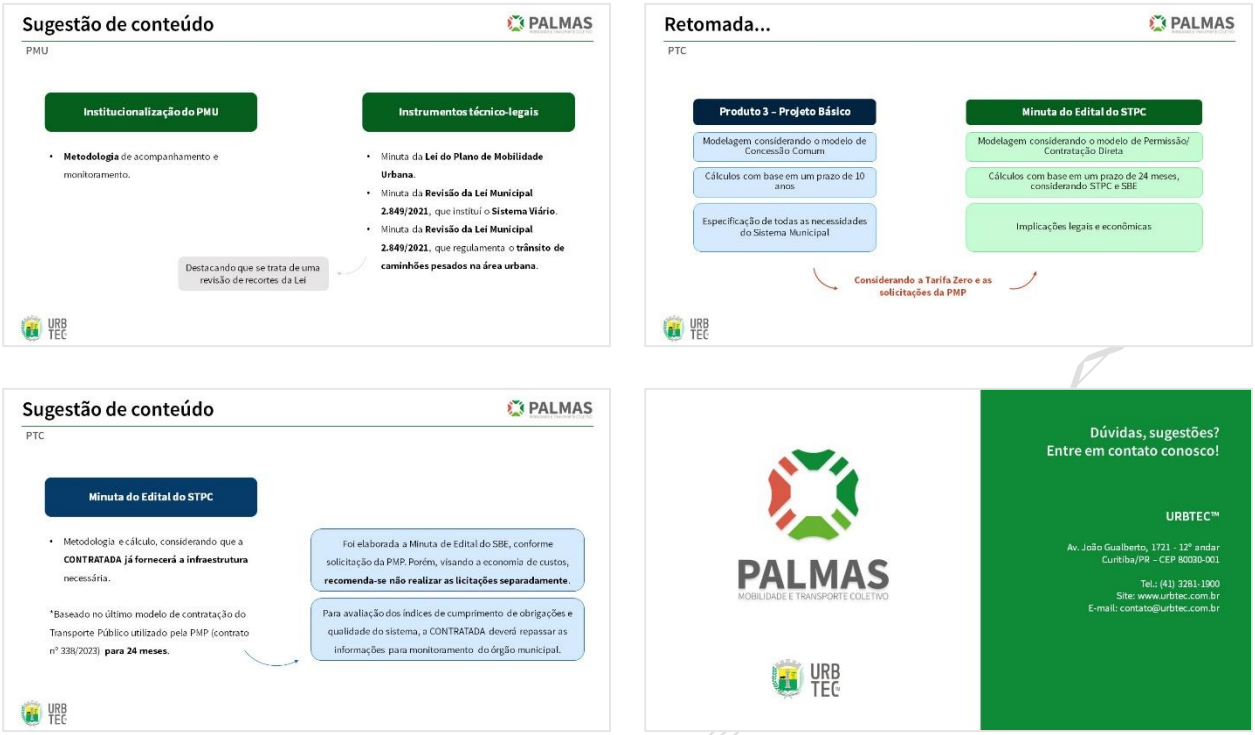
Cronograma de divulgações
PALMAS
Fevereiro
Seg
Ter
Qua
Qui
Sex
5
6
7
8
9
Publicação da 2ª AP em diário oficial
Publicação dos produtos da Etapa 04 no site da Prefeitura
Envio dos materiais divulgação 2ª AP
Publicação do release no site da Prefeitura
Envio do aviso de pauta às mídias externas
Mídias textuais
Mídias sociais
A confirmar
Convites específicos
Publicações
Impressões
DUAS SEMANAS ANTES
URB TEC

Cronograma de divulgações
PALMAS
Fevereiro
Seg
Ter
Qua
Qui
Sex
12
13
14
15
16
Envio dos convites formais
Convites via Whatsapp
Disponibilização de flyers e cartazes em equipamentos públicos
Fixação dos comunicados em agendas escolares
1ª publicação em redes sociais (contagem regressiva)
Mídias textuais
Mídias sociais
A confirmar
Convites específicos
Publicações
Impressões
UMA SEMANA ANTES
URB TEC

Cronograma de divulgações
PALMAS
Fevereiro
Seg
Ter
Qua
Qui
Sex
19
20
21
22
23
2ª publicação em redes sociais (contagem regressiva)
Realização da 2ª AP
Publicação da notícia de realização da audiência no site da Prefeitura
Mídias textuais
Mídias sociais
A confirmar
Convites específicos
Publicações
Impressões
SEMANA DA AP
URB TEC

Conteúdos programados para a 2ª Audiência Pública


Sugestão de conteúdo
PALMAS
PMU e PTC
Panorama geral das diretrizes, propostas e ações
Quantitativo do proposto na Etapa 03 - Prognóstico e Propostas.
Plano de Ação e Investimentos (PAI)
Metodologia.
Exemplo aplicado das principais ações, por grande tema.
Adequações Institucionais da Gestão da Mobilidade
Revisão da estrutura administrativa: aprimoramento da estrutura dedicada à Mobilidade Urbana.
Revisão dos processos e instrumentos: exemplos apresentados em relatório.
URB TEC



Fonte: URBTEC™ (2024).

4. Audiência Pública 02

Data: 21/02/2024

Horário: 19h

Local: Presencial — Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori / Virtual — plataforma Facebook no link: https://www.facebook.com/events/1351682532896434/

Participantes: Vide lista de presença (Figura 8)

Objetivo Geral: Informar, colher subsídios e debater o conteúdo referente ao andamento dos trabalhos previstos na elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas.

Objetivos Específicos: Promover a mobilização da comunidade, apresentar a consolidação do Plano de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo palmense, além de compreender as expectativas e a percepção da população acerca das questões envolvidas.

4.1. Ata do Evento

Ao vigésimo primeiro dia do mês de fevereiro de 2024, das 19h às 22h, realizou-se a Segunda Audiência Pública dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo do município de Palmas (PR), no auditório do Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori, localizado na Av. Clevelândia, n.º 521, no Centro de Palmas (PR), com transmissão na página do Facebook da Prefeitura (https://fb.watch/qsnoDFqSl0/). A audiência teve como o objetivo subsidiar a apreciação e contribuição da população sobre o conteúdo da Etapa 04 dos Planos — Aplicabilidade e Gestão.

A mestre de cerimônias deu as boas-vindas aos participantes, agradecendo a presença de todas as pessoas. O discurso de abertura foi realizado pela Srª. Rosângela Stahlschmidt, chefe de gabinete, representando o Prefeito Municipal, Dr. Kosmos Panayotis Nicolaou. Em sua fala, reiterou os agradecimentos aos presentes e enfatizou que o processo de elaboração dos Planos contou com diversas oportunidades de participação popular. Ressaltou que este momento não configura a finalização do processo e que sugestões ainda podem ser apresentadas, convidando a todos que consultem os documentos disponibilizados no site da Prefeitura. Salientou que o planejamento é

essencial para o desenvolvimento do município e que as propostas devem ser projetadas em prol do bem coletivo. Finalizou desejando uma boa audiência, com discussões saudáveis, e reforçou os agradecimentos.

Em seguida, foi realizada a leitura do regulamento com a apresentação dos procedimentos aplicáveis à Audiência Pública. Finalizada a leitura, iniciou-se a Apresentação Técnica (item 4.3). Para tanto, foi convidado o representante da Equipe da Consultoria URBTEC™ e Coordenador Técnico dos Planos, o Engenheiro Civil Sr. Alceu Dal Bosco Junior.

Inicialmente, relembrou como os participantes poderiam contribuir na Audiência, por meio das fichas de contribuições e/ou pelo chat da transmissão, e delineou os assuntos a serem abordados na apresentação: Os Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo; Aplicabilidade e Gestão; Plano de Ação e Investimentos (PAI); Adequações Institucionais da Gestão da Mobilidade; Instrumentos técnico-legais; e a Minuta do Edital do Sistema de Transporte Coletivo.

Resgatou os conceitos dos Planos e seus princípios, as etapas e o cronograma que organizaram as suas elaborações, bem como os quatro produtos, quatro relatórios e os 27 eventos ao longo das quatro etapas realizadas. Especificamente sobre os eventos, enfatizou a totalidade dos encontros realizados: 19 Reuniões de Acompanhamento; 2 Reuniões Técnicas; 2 Oficinas Técnicas; 2 Oficinas Comunitárias; e 2 Audiências Públicas.

Também detalhou sobre a metodologia aplicada na elaboração do Plano, que consistiu na organização das atividades (Plano de Trabalho), na leitura da realidade municipal (Diagnóstico), na proposição de melhorias (Prognóstico e Propostas) e estratégias para concretização dos Planos (Aplicabilidade e Gestão).

Ao apresentar os destaques do diagnóstico, comentou sobre os a metodologia envolvida que setoriza as características levantadas pelos técnicos e pela comunidade em: Condicionantes, Deficiências e Potencialidades. Falou sobre a alta taxa de distribuição de automóveis no município — 61%, taxa superior em relação ao estado (59%) e ao país (55%); sobre os conflitos entre o fluxo de escoamento de cargas e o tráfego urbano; e conflitos relacionados a semáforos.

Também apresentou resultados das Pesquisas de Embarque e Desembarque, como a constatação de que os principais pontos de embarque e desembarque são a Praça Bom Jesus, o Terminal Rodoviário e o IFPR. Acerca da Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar, ressaltou que: 51% dos entrevistados utilizam modos motorizados individuais; 33% dos entrevistados se deslocam a pé; e 65% dos entrevistados assinalaram as condições ruins das vias como problema no deslocamento com bicicleta.

No quesito de “Infraestrutura e Normativas”, apontou: largura insuficiente das calçadas, falta de continuidade e frequente presença de obstáculos; demandas de regulamentação dos diferentes setores da calçada: faixas de serviço, livre e de acesso.

Sobre o prognóstico, destacou: muitos deslocamentos até os bairros Centro e Lagoão; aumento futuro no volume de tráfego nos acessos ao sul, próximos ao IFPR; e aumento do tráfego nos principais eixos: Av. Bento Munhoz da Rocha, R. Sete de Setembro, R. Cap. Paulo Araújo e Av. Pedro Viriato Parigot de Souza.

Em relação às propostas, consolidaram-se 9 diretrizes, 30 propostas e 377 ações, distribuídas em: Sistema Viário e Circulação Geral (4 diretrizes, 16 propostas e 249 ações); Modos Motorizados Coletivos (2 diretrizes, 3 propostas e 14 ações); Modos Motorizados Individuais (2 diretrizes, 3 propostas e 10 ações); e Modos Não Motorizados (1 diretriz, 8 propostas e 104 ações).

Por fim, explicou que a última etapa dos Planos se dedica a detalhar a aplicação dessas propostas, com informações como quando e como elas podem ser executadas. Para dar continuidade à Apresentação Técnica da Consultoria, Alceu convidou a Arquiteta e Urbanista Nathaly Louise Zalkoski.

Iniciou explicando que a etapa quatro, denominada “Aplicabilidade e Gestão” consiste em estratégias para “tirar do papel” os Planos e facilitar a execução das propostas pelo poder público.

Apresentou três horizontes temporais para o acompanhamento e monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana: anual, para avaliar o andamento do Plano; quinquenal, a cada cinco anos, atualizando as estimativas de custos do Plano de Ação e Investimentos

(PAI); e a revisão a cada dez anos, prevista pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) — Lei Federal nº. 12.587/2012.

Em seguida, explicou o Plano de Ação e Investimentos (PAI), que é um cronograma físico-financeiro que busca facilitar a execução das diretrizes previstas pelo Plano de Mobilidade Urbana ao município, detalhando aspectos como: Prioridade; Característica; Extensão/Quantidade; Custo Estimado; Prazo de execução; Indicador de Monitoramento; Responsabilidade; Stakeholders; Correlação; e Meta.

Nathaly apresentou exemplos de aplicação do PAI, detalhando os aspectos de planejamento nas temáticas: Sistema Viário e Circulação Geral (Citando quatro exemplos); Modos Motorizados Coletivos (Citando três exemplos); Modos Motorizados Individuais (Citando dois exemplos); e Modos não Motorizados (Citando quatro exemplos). Em cada tema, também apresentou uma síntese da prioridade das diretrizes.

Outras propostas expostas pela urbanista foram as adequações institucionais da gestão da mobilidade, com o aprimoramento da estrutura administrativa da Prefeitura, com a criação da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos; da Central de Controle e Programação Semafórica; da Central de Monitoramento de Infrações; do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana; e da Comissão Gestora do Transporte Público Coletivo. Destacou que essas melhorias complementam as proposições do Plano Diretor Municipal. A revisão dos processos administrativos para execução de projetos foi outro aspecto explicitado, exemplificando como o fluxo de atividades para implementação das propostas pode funcionar na nova estrutura.

Por fim, explicou que todo o processo de elaboração do Plano de Mobilidade resultou, primordialmente, em três Instrumentos Técnico-Legais: a criação da Lei do Plano de Mobilidade Urbana (que objetiva o planejamento e a gestão democrática da mobilidade urbana; e define estruturas e processos que garantem os deslocamentos); a revisão da Lei Municipal nº. 2.849/2021, no que diz respeito ao Sistema Viário (que reestabelece a classificação e hierarquização das vias; revisa a caracterização geométrica de cada classe viária; e orienta o fluxo por via); e a revisão da Lei Municipal nº. 2.849/2021, no que diz respeito ao trânsito de veículos pesados (que reestabelece a Rota Preferencial para

Veículos de Carga; normatiza a operação de carga e descarga; e contribui para o ordenamento do tráfego e para a mitigação de ruídos).

Para dar continuidade à apresentação, o Engenheiro Civil Alceu Dal Bosco Junior foi convidado para aprofundar as explicações sobre o Plano de Transporte Coletivo. Enfatizou que todo o processo já apresentado para a construção do diagnóstico do Plano de Mobilidade também cooperou para a construção do Plano de Transporte Coletivo. Ao apresentar a Minuta de Edital do Sistema de Transporte Coletivo, reforçou que a apresentação pontua apenas uma síntese, e reiterou o convite para que os interessados consultem o documento disponível na íntegra no site da Prefeitura.

Sobre a concepção do novo sistema, apresentou aspectos como operação, extensão, número de veículos, número de viagens por dia e a quilometragem operacional por mês para cada uma das linhas: 001 – Eldorado/Rodoviária; 002 –Fortunato/Rodoviária; 003 – São Francisco/Rodoviária; 004 – Coamo/Rodoviária; 005 – Rodoviária/IFPR; 006 – Vila Rural/Rodoviária; 007 – Circular Centro/Rodoviária; e 008 – Eldorado/IFPR.

Em relação às melhorias propostas pelo Plano, Alceu destacou: a integração com o Terminal Urbano proposto junto à rodoviária, a redução de 37,78% na quilometragem operacional mensal; redução de 37,89% na quilometragem ociosa mensal; aumento de 46,98% no número de viagens mensal; e aumento de 47,56% no número de viagens semanal em dias úteis

Especificamente sobre o Edital do Sistema de Transporte Coletivo para contratação da empresa que irá prestar os serviços, especificou que o modelo definido é o de permissão de 01 ano prorrogável por mais 01 ano, com possibilidade de alteração da modalidade de contratação após o prazo. Outros detalhes apresentados foram: a utilização da frota considera a operação de sete veículos e dois de reserva, totalizando nove veículos; os veículos, locados pela contratada, devem possuir tempo de fabricação máximo de 10 anos; a licitação será realizada por tomada de preços, sendo um lote único para todo o sistema, permitindo a participação de consórcios. Acerca do sistema, apresentou a totalidade da quilometragem (19.488,40 km), o custo por quilômetro (R$ 13,01) e o custo mensal (R$ 253.452,28) para os cofres públicos.

Por fim, explicou que, com a consolidação dos Planos na Audiência Pública, os próximos passos consistem no lançamento do edital de licitação e a contratação dos serviços. Para o Plano de Mobilidade Urbana, o conteúdo ainda deve ser analisado e aprovado pelos vereadores na Câmara Municipal para ser promulgado como como lei. Em uma perspectiva temporal mais abrangente, salientou que o processo atual de Elaboração dos Planos é procedido pela implantação e sua gestão e monitoramento até a próxima revisão, em até dez anos.

Finalizada a Apresentação Técnica, deu-se início ao momento de contribuições da população. A mestre de cerimônias convocou para compor a mesa técnica e responder os questionamentos: dois membros da Equipe Técnica Municipal (Arthur Almeida Menegatti e Candice de Carvalho) e dois membros da equipe da Consultoria URBTEC™ (Alceu Dal Bosco Junior e Nathaly Louise Zalkoski).

Destacou que o conteúdo da etapa esteve aberto para consulta pública de 07 a 27 de fevereiro. Também relembrou os procedimentos para participação presencial, na qual os participantes manifestam seu interesse de fala mediante a entrega de formulário escrito. As contribuições foram lidas em ordem de recebimento e respondidas pelos técnicos responsáveis. Os participantes puderam complementar em fala, com duração máxima de 2 minutos, não havendo tempo para réplica ou tréplica.

Para a condução das contribuições (item 4.4.1), foi passada a palavra para o Sr. Alceu Dal Bosco Júnior.

A primeira contribuição foi de Daniel Ziegler, que escreveu: “Rotatória para baixo da Dom Carlos na Rua Constantino Fabrício da Silva Pinto. Rotatória ineficiente, ninguém a respeita (alto índice de acidentes). Melhoria na sinalização”. Em sua complementação, reforçou sua reivindicação escrita na ficha, enfatizando que há muitos acidentes na rotatória mencionada devido à falta de sinalização e largura das vias. Em resposta, Alceu afirmou que há ações previstas para melhorar as condições das rotatórias no município e que o ponto específico mencionado será analisado com mais cuidado.

A manifestação seguinte foi de Michelli Sidor, que escreveu: “- A não mudança de sentidos da Rua Bispo Dom Carlos pois prejudicará o deslocamento das viaturas da

Delegacia, no trajeto sentido ao DEPEN e a 12ª CIA da PM. - Inclusão de uma travessia elevada de pedestres na esquina entre a Rua Bispo Dom Carlos com a Rua Dr. Beviláqua (local de muitos acidentes)". Em sua complementação, reforçou os apontamentos escritos na ficha de contribuição, enfatizando sua preocupação acerca do fluxo das viaturas e em relação à segurança viária. Sugeriu que seja mudado o sentido da Rua Bernardo Viana ao invés da Rua Bispo Dom Carlos. Em resposta, Alceu garantiu que serão estudadas alternativas para não prejudicar as instituições de segurança pública e salientou há ações previstas para a Rua Bispo Dom Carlos que almejam melhorar a segurança viária, como a implementação de travessias elevadas.

A seguir, contribuiu Bruno Bertagliam, que escreveu: "Alargar as vias Bispo Dom Carlos e Dr. Bernardo Ribeiro Viana para diminuir um lado do estacionamento nestas vias, facilitando o fluxo em duas faixas (atualmente há duas faixas pouco demarcadas, sem efetividade nesta divisão, com veículos invadindo a faixa ao lado)".

Em sua fala, manifestou concordância com as contribuições anteriores. Reforçou a requisição por escrito, enfatizando que o alargamento da via citada, principalmente nas proximidades da delegacia. Falou também sobre outra ficha de contribuição submetida na qual abordava a situação da R. Sete de Setembro, que é considerada como uma das principais avenidas. Pediu que fossem projetadas ações para diminuir o tempo de parada, como a substituição das lombadas físicas pelas eletrônicas, a fim de beneficiar o tráfego de veículos de emergência, como viaturas e ambulâncias. Também requisitou por uma ciclovia na mesma avenida, pois percebe que há alto fluxo de ciclistas.

Anteriormente à resposta, Alceu fez a leitura da outra ficha de contribuição do participante, que dizia: "Redução do temporizador dos semáforos (tempo de parada e tempo de liberação); Alteração ou implementação de sincronismo entre os equipamentos da mesma via; Implementação e substituição dos semáforos por redutor de velocidade eletrônico, principalmente na Avenida 07 de Setembro; Alterar o sinal luminoso dos semáforos para amarelo (alerta) após 00h:00h. (questão de segurança do próprio condutor)".

Bruno complementou que a sugestão de aplicar o sinal amarelo nos semáforos pode diminuir o risco de assaltos de madrugada, uma vez que já observou que em alguns cruzamentos os semáforos seguem com funcionamento normal em horários noturnos. Em resposta, Alceu comentou que há ações previstas no Plano para melhorar as condições da Rua Bispo Dom Carlos, via que é de grande importância. Em relação aos semáforos, salientou que essa problemática foi diagnosticada, resultando na proposta de criação de um central de controle dos semáforos, que poderá otimizar o trânsito em relação à sincronização dos semáforos e seus ciclos. Em complementação, Nathaly comentou que na Rua Bispo Dom Carlos, no entorno da Praça Bom Jesus, há estacionamentos de 45º, e que o Plano sugere que essas vagas sejam adequadas para 0º, o que pode ajudar no alargamento da faixa de rolamento, contribuído com o fluxo. Também falou sobre a questão da malha cicloviária, que foi contemplada no Plano, como a uniformização do perfil da R. Sete de Setembro, porém, pontuou que em alguns trechos o uso da via terá de ser compartilhado.

O próximo a contribuir foi Jeni Marini, que escreveu “Qual seria a razão de se colocar sentido único na Rua Cel. José Osório que tem pista dupla e na Rua Padre Aquiles Saporiti, que possui a pista larga? Ambas, especialmente a segunda, possuem baixo fluxo de veículos. Estas alterações irão gerar deslocamentos adicionais para as pessoas”. Sobre esse questionamento, o participante não desejou complementar. Alceu explicou que os sentidos das vias devem trabalhar em conjunto, como na operação de binários, e que as mudanças propostas visam melhorar o trânsito e a segurança viária. Em complementação, o técnico da prefeitura Arthur salientou que a Rua Padre Aquiles Saporiti continuará com dois sentidos, e que na Avenida Cel. José Osório a mudança de sentido se deve à implementação de binários. Explicou também que, por conta de estudos técnicos e por demanda do corpo de bombeiros apresentada na audiência pública anterior, a Rua Bispo. Dom Carlos seguirá até o quartel e a Rua Cel. José Osório terá sentido único até a R. Sete de Setembro, compondo um binário.

Outra contribuição do mesmo participante foi: “Perdemos uma das grandes vantagens de morar em cidade pequena. Estamos com excesso de semáforos e lombadas

e quando estão em sequência não possuem sincronização. As piores situações são canteiros centrais que impedem os cruzamentos. Para atravessar ou fazer retorno na Avenida Pedro Viriato. P. de Souza é necessário fazer contornos enormes. Existem inúmeros outros pontos com esse problema". Em sua fala de complementação, falou sobre vantagens e desvantagens de cidades de pequeno e grande porte, em relação aos deslocamentos diários. Reforçou que, devido à dimensão do município, considera excessivo o número de semáforos, lombadas e canteiros centrais. Parabenizou as equipes pelos trabalhos e pediu que seja considerada a manutenção do porte do município no planejamento. Em resposta, Alceu comentou que os apontamentos em relação ao porte das cidades foram feitos em eventos públicos anteriores e garantiu que a escala do município é considerada pela Consultoria. Também reforçou que propostas como a criação der uma central semafórica e a retirada de lombadas estão previstas no Plano para melhorar a segurança viária.

A participante seguinte foi Ivania Marini, que escreveu: "Que seja intensificado os horários dos ônibus tarifa zero ligando os diferentes bairros ao Parque Industrial".

Em sua complementação, reforçou a demanda por mais ônibus e mais oferta de horários para a região do Parque Industrial, uma vez que muitas indústrias trabalham em horários não comerciais e a linha que atende atualmente não está sendo suficiente. Em resposta, Alceu afirmou que foram atendidas as principais demandas diagnosticadas pelos estudos técnicos e pesquisas realizados na elaboração do Plano, mas que futuramente as linhas podem ser readequadas às demandas, comentando que a modalidade de contratação proposta por um período de um ano prevê essa possibilidade de aprimoramentos do sistema.

A próxima contribuição foi de Elisete Gonçalvez, que escreveu: "- Mais um ônibus de atendimento ao São Francisco, considerando que os principais horários foram redirecionados ao IFPR (ex:23h); - Sugestão de redirecionamento do ônibus de atendimento ao Fortunato". Em complementação, sua representante comentou que o bairro São Francisco é atendido somente por uma linha, que também atende o IFPR, o que causa uma superlotação. Sugeriu que outra linha seja criada para atender também o bairro

Fortunato. Em resposta, Alceu relembrou a proposta apresentada de transbordo por meio do terminal de ônibus urbano na rodoviária, que poderá resolver essa demanda, e afirmou que os bairros citados serão atendidos. Explicou que a criação de linhas encarece o sistema, e que para facilitar o redirecionamento de viagens, a integração é uma solução viável.

A participante comentou que o último ônibus em direção ao bairro é 17:10 e o próximo é somente às 19:30. Alceu garantiu que os horários poderão ser revisados. Outra contribuição da mesma participante foi "- Mudar o ponto de ônibus em frente à Guararapes para o outro lado da Rua, facilitando o acesso dos usuários que não são funcionários dessa empresa; - Sugestão: passar para a frente da igreja". Em sua fala, complementou que os funcionários da empresa localizada ao lado do ponto de ônibus ocupam o espaço de espera, atrapalhando os usuários do transporte coletivo. Alceu agradeceu a contribuição e afirmou que as propostas serão avaliadas.

Arthur Menegatti comentou que a Prefeitura já iniciou o processo de aquisição de novos pontos de ônibus, e que com a finalização do Plano de Mobilidade Urbana eles serão construídos. Nathaly também complementou que o Plano prevê a adaptação dos pontos de acordo com as normas vigentes de acessibilidade e conforto. Também há ações específicas para compatibilizar a localização com os itinerários, realocando-os de forma estratégica.

Leandro Ribas foi o próximo participante, que escreveu: "Hoje quem faz o passeio é penalizado, quem não faz nada deixa terra, barro não sofre nenhuma penalidade. Como conselheiro do CONSEG vejo com muita preocupação certas ações da P.M.P minha sugestão é que a P.M.P não puna quem faz, incentive quem não fez". Em sua fala, comentou que acredita ser mais viável cobrar dos proprietários que não tem calçadas do que penalizar os que têm calçadas irregulares. Argumentou que a penalização de calçadas irregulares e exigências de profissionais inviabiliza a criação de mais calçadas.

Em resposta, Nathaly afirmou que no Plano de Mobilidade Urbana há ações para padronização e regulamentação das calçadas com base em todas as legislações e normativas vigentes. Também salientou que a revisão do sistema viário atual reconfigura as vias e atualiza as medidas para essa padronização. Além disso, a efetivação sobre a lei

de contribuição de melhoria prevê o rateio dos custos entre órgãos públicos e sociedade civil, a fim de impulsionar o aprimoramento da infraestrutura urbana. Alceu comentou que o instrumento da contribuição de melhoria pode acelerar o processo de padronização de calçadas. A técnica da prefeitura, Candice de Carvalho, complementou que a legislação atual prevê que os lotes sejam fiscalizados e, caso cabível, notificados e posteriormente multados, e que esse procedimento é amparado pela lei do plano diretor municipal.

A próxima contribuição foi de José Maria de Arthur P. Filho, que escreveu: “Instalação de lombada eletrônicas imediatamente. Retirar semáforos desnecessários, manter somente em cruzamentos de fluxo intenso de veículos”. Em sua complementação, reforçou as requisições por escrito, questionando se o poder executivo poderia agilizar esse processo. Denunciou o excesso de velocidade nas vias largas, como a Av. Sete de Setembro e a Rua Bento Munhoz da Rocha. O participante também requisitou que sejam revistos alguns dos pontos previstos para instalação de temporizadores para pedestres, avaliando como desnecessário o semáforo para pedestres do cruzamento da Rua Dr. Bernardo Ribeiro Viana com a R. Cap. Frederico Teixeira Guimarães. Porém, avaliou como muito importante a implementação desse dispositivo na intersecção da Rua Sete de Setembro com a Rua Rafael Ribas. Em resposta, Alceu afirmou que a instalação das lombadas eletrônicas estão contempladas pelo Plano, e que foram consideradas no PAI como ações de curto prazo. Salientou também que há diversas ações previstas para otimizar os semáforos, principalmente por meio a criação da central semafórica, buscando a otimização do fluxo, aumento da segurança viária e melhoramento contínuo.

Thiago Cortelini foi o próximo a contribuir, e escreveu: “Os canteiros construídos ao longo da Av. Coronel João Pimpão, dentro de um estudo técnico de mobilidade urbana, dificultam ou auxiliam o fluxo de trânsito? Sugestão: a imediata sincronização dos semáforos existentes no município, ou ainda, a sua realocação em locais que sejam realmente necessários, ex: esquina da Padre Aquiles Saporiti com a Bernardo Ribeiro Vianna, local em que já houveram inúmeros acidentes”. Em sua fala, reforçou o questionamento sobre a necessidade dos canteiros centrais. Comentou que já havia manifestado essa dúvida na audiência anterior e que a resposta teria sido de que o canteiro

serve como espaço para passeio – parte da calçada destinada a circulação de pedestres -, mas que ainda não entendeu essa funcionalidade, defendendo que os canteiros dificultam a circulação dos veículos. Também salientou as problemáticas de falta de sincronização dos semáforos, principalmente na Rua Sete de Setembro e sobre a periculosidade do cruzamento citado na ficha de contribuição. Em resposta, Alceu explicou que os canteiros centrais servem como passagem para os pedestres, em um conceito conhecido como “Ilhas de Refúgio”, que são espaços que facilitam a travessia de pessoas em vias largas, principalmente idosos e pessoas com mobilidade reduzida. Em alguns pontos, esses canteiros podem servir como parada momentânea para aumentar a segurança dos pedestres. Entretanto, relembrou que a cidade é um organismo vivo, e readequações podem ser feitas caso sejam identificadas problemáticas com as soluções propostas. Sobre os semáforos, comentou que já foi explicitado anteriormente as medidas previstas para atender essa demanda.

Antes de dar continuidade, o engenheiro civil informou à Equipe Técnica Municipal (ETM) que o tempo de 50 minutos previsto para as contribuições no regulamento desta Audiência Pública havia se encerrado. A decisão da ETM foi de estender por mais quinze minutos, a fim de atender o maior número de contribuições possível.

Em seguida, manifestou-se Martina Cestold, que escreveu: “Revisão do plano para manter a linha até a Cervejaria Insana. Uma vez que os colaboradores utilizam para ir até o seu posto de trabalho isso está sendo instigado pelos governantes, para que seus colaboradores utilizarem o Transporte coletivo para ir até o seu trabalho, e nós viemos fazendo isso há mais de 08 anos”. Complementou que os funcionários utilizam o transporte coletivo há muitos anos e que com a proposta do Plano esses usuários serão desatendidos. Em resposta, Alceu explicou que as linhas foram projetadas considerando o orçamento disponível do município, tentando abranger as maiores demandas atuais. Também reforçou que o edital de concessão tem o prazo de um ano, prorrogável por mais um, o que pode servir para reavaliar as linhas.

O participante seguinte, Pedro Reis, não estava presente, mas sua contribuição foi respondida no Relatório de Atividades 04, posteriormente.

Em seguida, manifestou-se Eduarda Leite Thaler, que escreveu: “Atualmente a viagem Lagoão – Insana vai 2 vezes ao dia até a empresa, na primeira viagem as 08:00 e final do dia as 18:00, isso se manteria? Na apresentação demonstrou que vai apenas a Coamo”. Complementou reforçando o questionamento por escrito, enfatizando que a distância que será desatendida é de oito quilômetros e que a maioria dos usuários não tem transporte individual. Comentou que se fosse atendido pelo menos nos horários citados e em dias úteis já seria satisfatório. Em resposta, Alceu afirmou que o cenário apresentado é apenas até a Coamo, mas que a linha poderá ser reavaliada para garantir essa oferta.

A participante Patricia O. Ataide escreveu: “Sugestão em manter a rota até a Insana. Sou funcionária e tem vários funcionários que fazem uso do transporte, e precisam do mesmo” e não desejou complementar. Em resposta, Alceu afirmou que serão refeitos os cálculos para entender os impactos financeiros desse atendimento no custeio do sistema e os cenários reavaliados serão entregues à prefeitura para que a mesma tome as decisões cabíveis.

A próxima contribuição, que era uma cópia de um e-mail de Pedro Flavio Reis Filho — que não estava presente, foi respondida no respondida no Relatório de Atividades 04, bem como a contribuição do participante ausente Thomaz de Oliveira Neves.

Graciela Cabreira Gehlen contribuiu em seguida, e escreveu: “Devido à crescente demanda do transporte público pelos estudantes do IFPR, bem como o início de novas turmas nesta semana, temos uma superlotação em horários de entrada e saída das aulas nos três turnos (matutino, vespertino e noturno) e atrasos. Assim, quais as possibilidades de aumentar a oferta do número de ônibus? Sugestão: linha sair do terminal diminuindo kms e otimizando mais oferta de ônibus”.

Em sua fala, se apresentou como diretora geral do campus do IFPR e afirmou ter manifestado a mesma preocupação na primeira Audiência Pública. Afirmou que há uma superlotação nos ônibus, que se justifica pela alta demanda da instituição e pelo aproveitamento da linha para atendimento de outros bairros. Também denunciou atrasos que tem prejudicado a vida escolar dos alunos. Requisitou que sejam revisados os horários

e disponibilidade de veículos, principalmente nos horários de entrada e saída dos três turnos, uma vez que são centenas de estudantes que dependem do serviço.

Em resposta, afirmou que essa demanda foi registrada em eventos anteriores e que a proposta do Plano de utilizar o terminal poderá otimizar o serviço dessa linha. Graciela enfatizou que os atrasos têm superado trinta minutos, e reiterou o pedido de atenção aos horários de entrada e saída dos estudantes. Alceu afirmou que essa dinâmica foi observada pelos técnicos e que o itinerário poderá ser adaptado mesmo após a concessão. Também mencionou que no Plano há a previsão de uma estrutura cicloviária que abrange o IFPR para que os usuários tenham essa opção de locomoção.

Finalizadas as contribuições, o Coordenador Executivo dos Planos agradeceu a presença e as contribuições de todos. Enquanto representante da Consultoria URBTEC™, também agradeceu ao corpo técnico municipal, à Câmara de Vereadores e demais autoridades e instituições que auxiliaram na elaboração dos Planos.

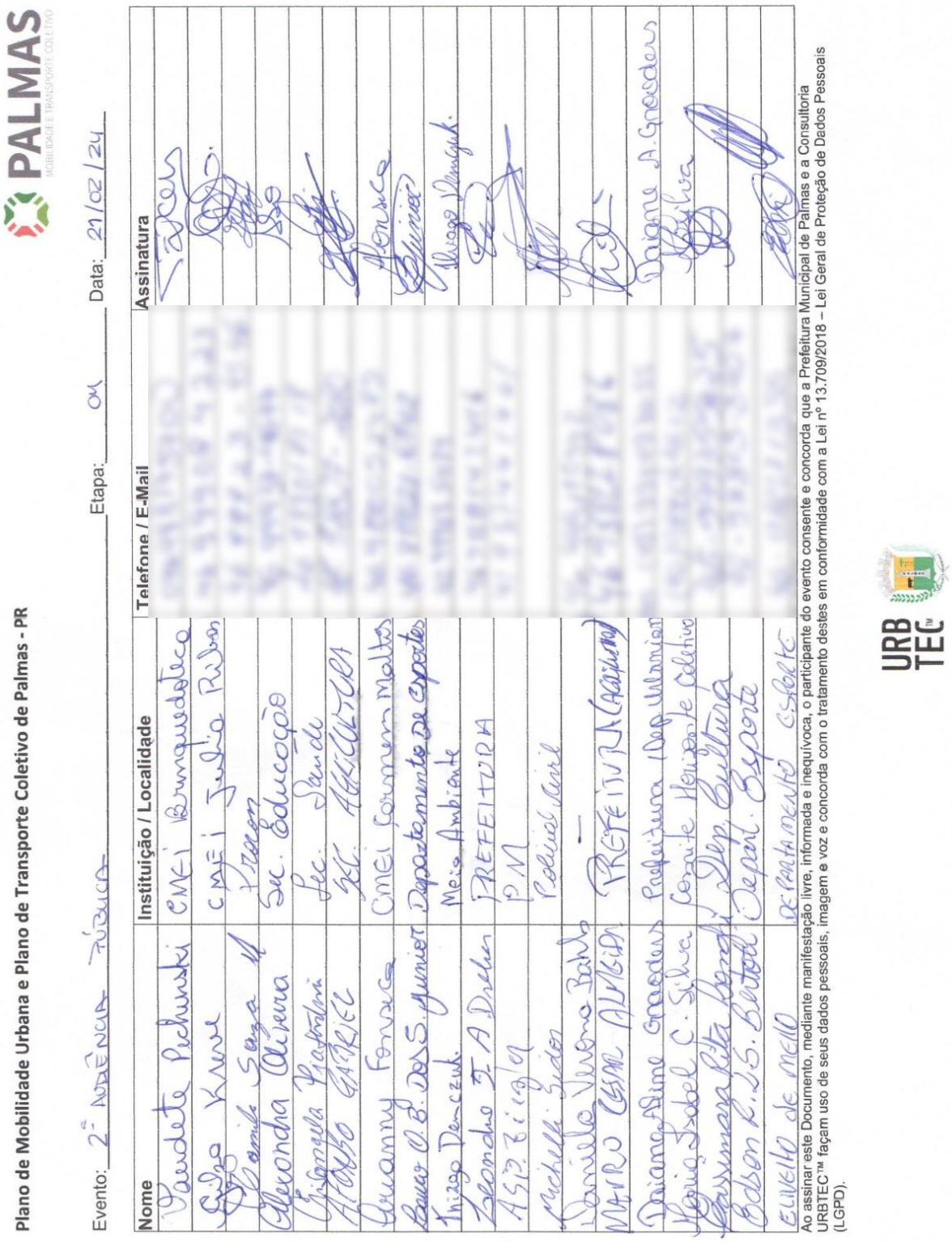
A mestre de cerimonias reiterou os agradecimentos, reforçando que contribuições em relação à etapa podem ser enviadas até 27 de fevereiro de 2024, e que demais apontamentos podem ser encaminhados a qualquer momento ao e-mail urbanismo@pmp.pr.gov.br. Assim, por volta das 22h, encerrou-se a Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana e do Plano de Transporte Coletivo de Palmas (PR).

4.2. Registros

Figura 7 — Imagens da Audiência Pública 02

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 8 — Lista de Presença da Audiência Pública 02



PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Transporte Coletivo de Palmas - PR

Evento: 2ª audiência pública Etapa: 01 Data: 21/02/24

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
Vandeta Pichinski	CMEI Bimquadotico		
Eulge Krause	CMEI Julio Ribas		
Daniela Souza	Prefeitura		
Alexandra Oliveira	Sec. Educação		
Fernanda Piaffalini	Sec. Saúde		
Afonso Gabriel	Sec. Agricultura		
Luanny Fonseca	CMEI Carmem Mattos		
Bruno O.B. dos S. Junior	Departamento de Esportes		
Thiago Denczuk	Meio Ambiente		
Leonardo F. A. Dreher	PREFEITURA		
Ana Teixeira	PM		
Michelle Sudan	Rodoviária		
Daniela Vieira Bains	—		
MARCO CESAR ALMEIDA	PREFEITURA (Agricultura)		
Daiana Aline Graeden	Prefeitura (Dep. Ambiente)		
Maria Isabel C. Silva	Comitê Mobilidade Coletivo		
Rosmara Rita Bergoli	Dep. Cultura		
Edson R. S. Bertoti	Depart. Esporte		
EUVELIO de MELLO	DEPARTAMENTO ESPORTE		

Ao assinar este Documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante do evento consente e concorda que a Prefeitura Municipal de Palmas 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).

URBTEC™

URBTEC™

Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Transporte Coletivo de Palmas - PR

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Evento: 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA Etapa: 04 Data: 21/02/24

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
Josni Lustoza	Prefeitura		
Carlos M Reis	Pref. DEPLTRAN		
Eloni A. de Souza	SMED		
Elaina Somi Yoshinaga	Pedagoga		
Emerson L. Ramos	SMED		
Rosane Vieira	Prefeitura / Educação		
Eduarda Lent Schader	Secretaria Saúde		
Josiane A. A. Pitta	SMADES		
Janny P. Oliveira	BRT TARIFA ZERO		
LEANDRO B. RIBAS	CONSEG		
Arthur A. Menegatti	Urbanismo / PMP		
Adriano Benafe	AEP		
Mathiely G. Ribeiro	Prefeitura Municipal		
Bruno Bertaglia	Polícia Civil		
Carlos Roberto S. Filho	Polícia Militar		
Marcia Santos	PMP - Palmas		
Valdinei Fontana	IM. Monitor		
Antonio Cristiano L. Santos	Prec. Palmas		
Peterson Lobas	Vereador		

Ao assinar este Documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante d[illegible]unicipal de Palmas e a Consultoria URBTEC™ façam uso de seus dados pessoais, imagem e voz e concorda com o tratamento dest[illegible]Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).

URBTEC™

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

EVENTO: 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA **ETAPA:** 01 **DATA:** 21/02/24

NOME	INSTITUIÇÃO / LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Paulo Sendeski	—		
Elaine Lira Nunes	Escola M. Oscar Rocker		
Sabrina K. Guimarães	Dep. de Cultura		
Patrício O. Alonso	Insano		
Rutânia M. Weiss	Escola Pia Dalva		
THOMAZ O. NEVES	TAXISTA		
Cremilda de Oliveira	Educacional		
Rodrigo José Schraimer	Prefeitura		
Lívia Helena N. Schraimer	Universidade Tec. Federal do Paraná - FB		Lívia Helena N. Schraimer
Marines J. Santos	Escola M. P. Terizinha		
Isaías Lima			
Carolina de Carvalho	PGM.		Carolina de Carvalho

URB TEC

Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Transporte Coletivo de Palmas - PR

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Evento: 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA Etapa: ETAPA 04 Data: 21/02/24

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
Thiago Cortelini	Comitê Horizonte Coletivo	[redacted]	ail.com
THIAGO ARGENTA	PGM - PMP	[redacted]	mail.com
Martine Mostold	Prefeitura Insoro	[redacted]	hotmail.co
Thereza Fortunato	Fortunato Imóveis	[redacted]	
Eliâna M. S. Oliveira	CMEI Vovó Maria	[redacted]	
Ivania Marini	Marini Comp.	[redacted]	
Graciela Gehlen	Direção Geral - IFPR	[redacted]	
Daiane Driessen	CMEI Continho Feliz	[redacted]	Daiane Driessen
Amanda Dangui F	Senhorinha M. M.	[redacted]	Amanda Dangui F.
Roberto Pasquali Pesterze		[redacted]	Roberto Pesterze

Ao assinar este Documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante do evento consente e concorda que a Prefeitura Municipal de Palmas 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).

URBTEC™

Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Transporte Coletivo de Palmas - PR

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Evento: 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA Etapa: 04 Data: 21/02/24

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
Luiz Henrique Güntzel	Palmas-PR		
Francile Dal Prá.	DEP. URBANISMO-PMP		Francile Dal Prá.
Rosângela M. Stahlschmidt	Gabinete PM.P.		
LUIZ ALBERTO ALMEIDA	PMP		
Clidis Brasil	Escola J. M. Pettres		
Mariana A. Rocha	Escola M.J. de Fátima		
DARLEI SANTOS			
ORLANDO A. SANTOS	PALMAS		

Ao assinar este Documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante [illegible] Municipal de Palmas 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).

URB TEC™

Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Transporte Coletivo de Palmas - PR

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Evento: 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA Etapa: 04 Data: 21/02/24

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
Ivani Pieri Pinto	ESCOLA TERZINHA M.		
Macielly Bressanelli	Fortunato Imóveis		
Rosemari S. Terres	CMEI Prima Camon		
Julia Sendertli	-		
Lorena Ferreira	Secretaria Educ		
Emanuele Andrade	Secretaria de Infraestrutura		
Rosemary dos Santos	Esc. M. N. Senhora		
Angelita Barp	Esc. M. N. S. Fátima		
Rosangela Machado	CMEI ARCA DE NOÉ		
Sandy Barp	Empreendedores		
Franciele Bizzotto	Infraestrutura		

Ao assinar este Documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante do evento consente e concorda que a Prefeitura Municipal de Palmas 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).

URB TEC™

Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Transporte Coletivo de Palmas - PR

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Evento: 2º AUDIÊNCIA PÚBLICA Etapa: 04 Data: 21/02/24

Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
JERRI A. MARINI	PALMAS-PR	[redacted]	
KARLIZE POSANSKE	PALMAS-PR CREA		
Dinarte Scopel	ACIPA		
Alexandre D. R. de Moraes	Corpo de Bombeiros		A.D.R.M.
Danile Lipe Ferreira	Sec. de Sa. e Comércio. Pm		
Bruno Sartori	PALMAS-PR		
Ignaneto Bastamelon	São Tromaico		Ignaneto
Edson D. Vieira	Palmas PR		
Emanuele de Andrade	Sec. Infraestrutura		

Ao assinar este Documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante [redacted] concorda que a Prefeitura Municipal de Palmas 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).

URB TEC™

Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Transporte Coletivo de Palmas - PR

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

Evento: 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA Etapa: 04 Data: 21/02/24

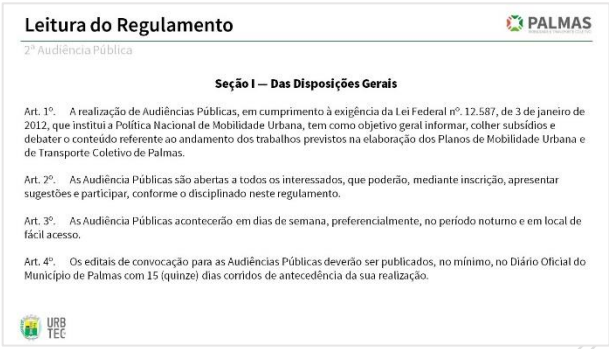
Nome	Instituição / Localidade	Telefone / E-Mail	Assinatura
Antonio Flates	Consultor		
Emanuel Andrade	Infraestrutura		
Patrícia Geraldo	Smei Mafalda		Patrícia Geraldo
Pedro Reis	Concessionária		
Juliano Ferreira Velho	JV Engenharia		Juliano
Joaquim S Silva	OLFFA ESTRUTURA		
EMERSON ORLEI DOS SANTOS	ADDF		SANTOS

Ao assinar este Documento, mediante manifestação livre, informada e inequívoca, o participante do evento consente e concorda que a Prefeitura Municipal de Palmas 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).

URB TEC™

Fonte: URBTEC™ (2024).

4.3. Apresentação



Leitura do Regulamento

2ª Audiência Pública

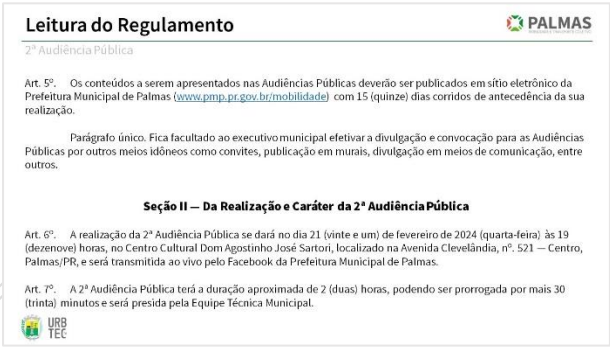
Seção I — Das Disposições Gerais

Art. 1º. A realização de Audiências Públicas, em cumprimento à exigência da Lei Federal nº. 12.587, de 3 de janeiro 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 dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas.

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

Art. 3º. As Audiência Públicas acontecerão em dias de semana, preferencialmente, no período noturno e em local de fácil acesso.

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



Leitura do Regulamento

2ª Audiência Pública

Art. 5º. Os conteúdos a serem apresentados nas Audiências Públicas deverão ser publicados em sítio eletrônico da Prefeitura Municipal de Palmas (www.pmp.pr.gov.br/mobilidade) 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.

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

Art. 6º. A realização da 2ª Audiência Pública se dará no dia 21 (vinte e um) de fevereiro de 2024 (quarta-feira), às 19 (dezenove) horas, no Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori, localizado na Avenida Clevelândia, nº. 521 — Centro, Palmas/PR, e será transmitida ao vivo pelo Facebook da Prefeitura Municipal de Palmas.

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

Leitura do Regulamento

2ª Audiência Pública

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

Seção III — Dos Objetivos Específicos da 2ª Audiência Publica

Art. 9º. A 2ª Audiência Pública dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas visa promover a mobilização da comunidade, apresentar as diretrizes, propostas e ações do Plano de Mobilidade e o cenário proposto do sistema de Transporte Público Coletivo palmense, além de compreender as expectativas e a percepção da população acerca das questões envolvidas.

Leitura do Regulamento

2ª Audiência Pública

Seção IV — Do Cronograma da 2ª Audiência Pública

Art. 10º. A 2ª Audiência Pública dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas terá o seguinte cronograma:

Cronograma	
19h00 — 19h15	Abertura da Audiência
19h15 – 19h25	Falas iniciais
19h25 – 19h30	Leitura do Regulamento
19h30 — 20h10	Apresentação técnica
20h10 – 21h00	Contribuições e questionamentos
21h00 – 21h10	Encerramento da Audiência

Seção V — Da Condução dos Trabalhos e Participação na Audiência

Art. 11º. O cerimonial apresentará os procedimentos pertinentes ao andamento da Audiência Pública.

Leitura do Regulamento

PALMAS

2ª Audiência Pública

Art. 12º. Encerrada a apresentação dos procedimentos, o cerimonial passará a palavra para a Equipe da Consultoria, que iniciará a apresentação.

Art. 13º. Ao término da apresentação, a Equipe da Consultoria e a Equipe Técnica Municipal iniciarão a fase das perguntas e sugestões.

§ 1. Os questionamentos dos internautas deverão ser enviados pela transmissão ao vivo do evento no Facebook da Prefeitura de Palmas e/ou pelo e-mail oficial de contato com a Equipe Técnica Municipal (urbanismo@pmp.pr.gov.br) para serem respondidos na ata deste evento.

Art. 14º. As perguntas e considerações presenciais deverão ser feitas por escrito, com clareza e objetividade, por meio de formulário próprio, disponível durante a Audiência Pública, em que 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 perguntas.

URB TEC

Leitura do Regulamento

PALMAS

2ª Audiência Pública

Art. 15º. O tempo definido para a leitura das perguntas e respostas será de 50 (cinquenta) minutos e caso necessário será prorrogado por mais 15 (quinze) minutos.

§ 1. 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.

§ 2. Em ordem de recebimento, as contribuições serão lidas e respondidas pela Equipe Técnica da Consultoria ou da Prefeitura Municipal.

§ 3. Os inscritos poderão complementar sua manifestação apresentada por escrito, quando chamados pelos respondentes, no tempo máximo de 2 (dois) minutos.

§ 4. As perguntas e sugestões deverão ater-se exclusivamente ao tema discutido.

§ 5. Finalizado o tempo previsto, os questionamentos restantes serão respondidos na ata do evento, a ser publicada no site da Prefeitura Municipal de Palmas (www.pmp.pr.gov.br/mobilidade), para conhecimento público.

URB TEC

Leitura do Regulamento

PALMAS

2ª Audiência Pública

Seção VI — Das Disposições Finais

Art. 16º. A Equipe da Consultoria lavrará a ata da respectiva Audiência Pública e a encaminhará à Equipe Técnica Municipal no prazo de 6 (seis) dias úteis.

§ 1. Uma cópia digital será disponibilizada aos interessados no site da Prefeitura Municipal (www.pmp.pr.gov.br/mobilidade).

URB TEC

Contribuições

PALMAS

2ª Audiência Pública

Possibilidade complemento com fala de 2 minutos

Presenciais

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

Virtuais

Perguntas, sugestões e contribuições feitas via **chat da transmissão ao vivo do *facebook***, que serão respondidas na ata do evento e publicadas no site

URB TEC

Pauta

PALMAS

2ª Audiência Pública

1. Os Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo
2. Aplicabilidade e Gestão
3. Plano de Ação e Investimentos (PAI)
4. Adequações Institucionais da Gestão da Mobilidade
5. Instrumentos técnico-legais
6. Minuta do Edital do Sistema de Transporte Coletivo

URB TEC

O que são os Planos de Mobilidade e Transporte?

PALMAS

2ª Audiência Pública

Plano de Mobilidade Urbana

Integrar o planejamento urbano, o transporte e o trânsito, por princípios de inclusão e sustentabilidade. Posteriormente culminará em Lei Municipal.

Plano de Transporte Coletivo

Aprimorar o serviço de transporte público coletivo, observando os princípios de eficiência e transparência. Posteriormente culminará em minuta de edital de contratação do serviço.

URB TEC

Etapas e Cronograma

PALMAS

2ª Audiência Pública

Março/23 | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | Janeiro/24 | Fevereiro | Março

1ª Etapa | 2ª Etapa | 3ª Etapa | 4ª Etapa

1ª Plano de Trabalho
- Produto 01 – Plano de Trabalho
- Relatório de Atividades 01

2ª Diagnóstico
- Produto 01 – Diagnóstico do Transporte Coletivo
- Produto 2.1 – Pesquisas e Levantamentos
- Produto 2.2 – Diagnóstico e Análises
- Relatório de Atividades 02

- 1ª Oficina de Trabalho
- 1ª Oficina Comunitária

3ª Prognóstico e Propostas
- Produto 02 – Matriz de Risco
- Produto 03 – Projeto Básico
- Produto 03 – Prognóstico e Propostas

- 2ª Oficina de Trabalho
- 2ª Oficina Comunitária
- 1ª Audiência Pública

4ª Aplicabilidade e Gestão
- Produto 04 – Institucionalização e Gestão
- Produto 04 – Minuta de Edital
- Relatório de Atividades 04

- **2ª Audiência Pública**

Etapa atual

URB TEC

Eventos Públicos realizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
1ª Plano de Trabalho
Reunião Inicial
02 Reuniões de Alinhamento
URB TEC

Eventos Públicos realizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
Oficina Comunitária 01
Oficina de Trabalho 01
2ª Diagnóstico
53 participantes
01 Reunião de Alinhamento
URB TEC

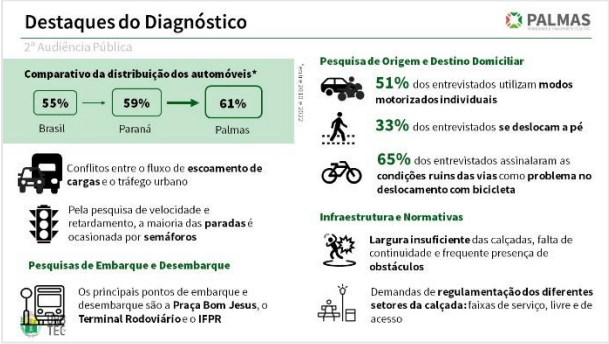
Eventos Públicos realizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
Oficina de Trabalho 02
Oficina Comunitária 02
3ª Prognóstico e Propostas
Visita Técnica com a Câmara Municipal
104 participantes
URB TEC

Eventos Públicos realizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
1ª Audiência Pública
3ª Prognóstico e Propostas
38 participantes
12 Reuniões de Alinhamento
URB TEC

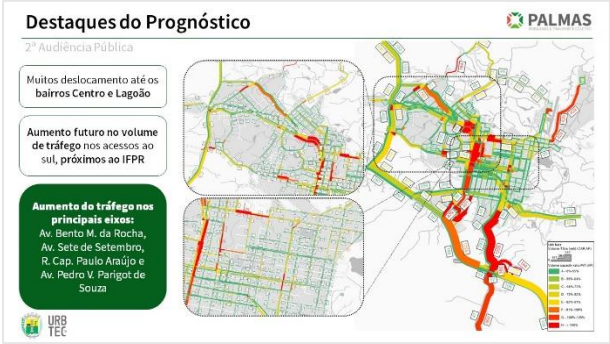
Eventos Públicos realizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
4ª Aplicabilidade e Gestão
2ª Audiência Pública
Evento atual
3 Reuniões de Alinhamento
URB TEC

Síntese dos Eventos Públicos realizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
19
2
2
2
2
19 Reuniões de Acompanhamento: realizadas entre as equipes técnicas envolvidas na elaboração dos Planos, sempre que necessárias.
2 Reuniões Técnicas: realizadas entre outros membros, extraordinárias ao previsto em Termo de Referência.
2 Oficinas Técnicas: realizadas na etapa de diagnóstico e prognóstico entre as equipes técnicas envolvidas na elaboração dos Planos.
2 Oficinas Comunitárias: realizadas na etapa de diagnóstico e prognóstico com a comunidade.
2 Audiências Públicas: realizadas na etapa de propostas e consolidação com todos os interessados.
URB TEC

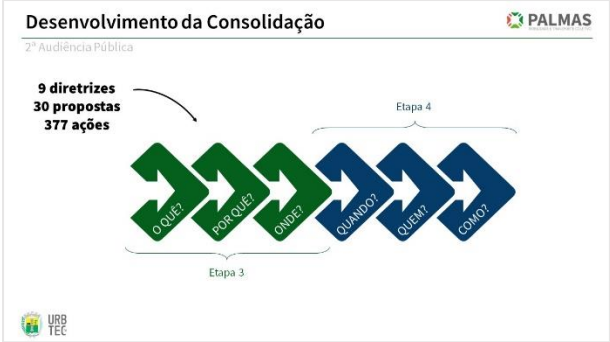
Desenvolvimento do Diagnóstico
PALMAS
2ª Audiência Pública
C
Condicionantes
Elementos existentes ou imutáveis
O que devemos manter ou não podemos alterar?
D
Deficiências
Elementos negativos ou problemáticas
O que devemos corrigir?
P
Potencialidades
Elementos positivos ou vantajosos
O que conseguimos destacar?
Conduziram o prognóstico
URB TEC


Destaques do Diagnóstico
PALMAS
2ª Audiência Pública
Comparativo da distribuição dos automóveis*
55%
Brasil
59%
Paraná
61%
Palmas
Conflitos entre o fluxo de escoamento de cargas e o tráfego urbano
Pela pesquisa de velocidade e retardamento, a maioria das paradas é ocasionada por semáforos
Pesquisas de Embarque e Desembarque
Os principais pontos de embarque e desembarque são a Praça Bom Jesus, o Terminal Rodoviário e o IFPR
Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar
51% dos entrevistados utilizam modos motorizados individuais
33% dos entrevistados se deslocam a pé
65% dos entrevistados assinalaram as condições ruins das vias como problema no deslocamento com bicicleta
Infraestrutura e Normativas
Largura insuficiente das calçadas, falta de continuidade e frequente presença de obstáculos
Demandas de regulamentação dos diferentes setores da calçada: faixas de serviço, livre e de acesso
URB TEC

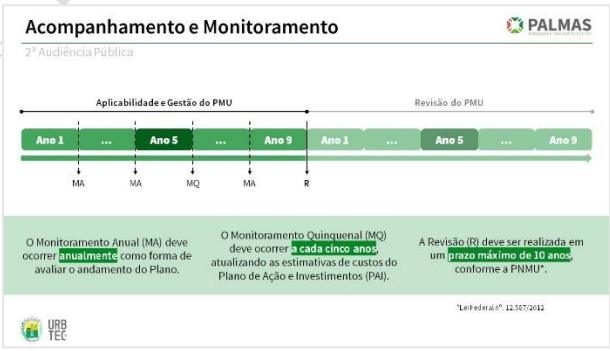
Desenvolvimento do Prognóstico
PALMAS
2ª Audiência Pública
Grandes temas abordados:
Sistema Viário e Circulação Geral
Modos Motorizados Coletivos
Modos Motorizados Individuais
Modos Não Motorizados
Definiram diretrizes, propostas e ações
URB TEC


Destaques do Prognóstico
PALMAS
2ª Audiência Pública
Muitos deslocamento até os bairros Centro e Lagoão
Aumento futuro no volume de tráfego nos acessos ao sul, próximos ao IFPR
Aumento do tráfego nos principais eixos: Av. Bento M. da Rocha, Av. Sete de Setembro, R. Cap. Paulo Araújo e Av. Pedro V. Parigot de Souza
URB TEC

Desenvolvimento das Propostas
PALMAS
2ª Audiência Pública
Sistema Viário e Circulação Geral
4 diretrizes
16 propostas
249 ações
Modos Motorizados Coletivos
2 diretrizes
3 propostas
14 ações
Modos Motorizados Individuais
2 diretrizes
3 propostas
10 ações
Modos Não Motorizados
1 diretriz
8 propostas
104 ações
9 diretrizes
30 propostas
377 ações
URB TEC


Desenvolvimento da Consolidação
PALMAS
2ª Audiência Pública
9 diretrizes
30 propostas
377 ações
Etapa 4
O QUE?
POR QUÊ?
ONDE?
QUANDO?
QUEM?
COMO?
Etapa 3
URB TEC

PALMAS
Aplicabilidade e Gestão


Acompanhamento e Monitoramento
PALMAS
2ª Audiência Pública
Aplicabilidade e Gestão do PMU
Revisão do PMU
Ano 1
...
Ano 5
...
Ano 9
Ano 1
...
Ano 5
...
Ano 9
MA
MA
MQ
MA
R
O Monitoramento Anual (MA) deve ocorrer anualmente como forma de avaliar o andamento do Plano.
O Monitoramento Quinquenal (MQ) deve ocorrer a cada cinco anos, atualizando as estimativas de custos do Plano de Ação e Investimentos (PAI).
A Revisão (R) deve ser realizada em um prazo máximo de 10 anos, conforme a PNMU*.
*Lei Federal nº 12.587/2012
URB TEC

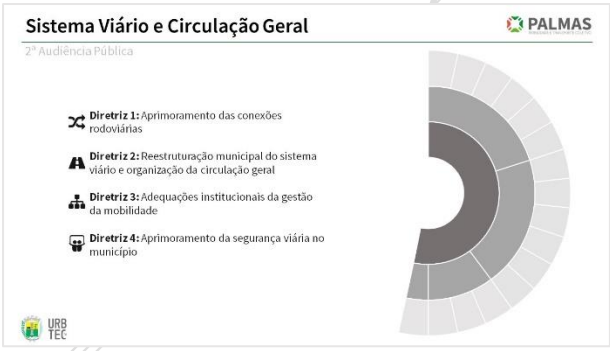
PALMAS
Plano de Ação e Investimentos (PAI)

Metodologia de desenvolvimento
PALMAS
2ª Audiência Pública
O objetivo do PAI é preparar um cronograma físico-financeiro para o município considerando ações prioritárias (curto e médio prazo de execução).
Prioridade
Indicador de Monitoramento
Correlação
Característica
Meta
Extensão/ Quantidade
Responsabilidade
Stakeholders
Custo Estimado
Prazo de Execução
Indicador de Monitoramento
Metodologia contínua de avaliação quali-quantitativa da execução das ações.
%
Progresso
Desempenho
Atingimento das metas
Meta
Indica um objetivo a ser atingido com base no indicador e no prazo de implementação da ação.
Exemplos:
100% da ação
Execução de estudo em prazo definido
URB TEC

Metodologia de desenvolvimento
PALMAS
2ª Audiência Pública
Prioridade
Definida conforme impacto da ação no sistema de mobilidade.
Alta
Média
Baixa
Custo Estimado
Valor previsto para execução da ação.
$$$$$
$$$$$
$$$$$
$$$$$
$$$$$
Prazo de execução
Estipula o tempo de implementação da ação entre curto, médio e longo.
Curto (até 3 anos)
Médio (3 a 5 anos)
Longo (acima de 5 anos)
Responsabilidade
Departamento, órgão ou entidade responsável pela execução da ação.
Governo Federal
Governo do Estado
Prefeitura Municipal
Instituição pública
URB TEC

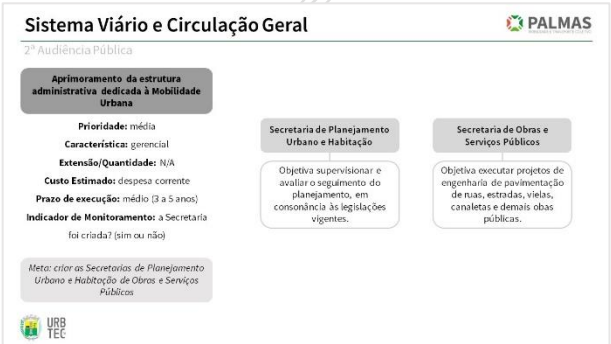
Metodologia de desenvolvimento
PALMAS
2ª Audiência Pública
Stakeholders
Indica possíveis fontes de financiamento.
Parcerias público-privadas
Contribuições da população
Correlação
Relaciona outras ações que são conjuntas.
Característica
Classificada entre operacional, gerencial e comportamental.
Operacional: intervenções físicas
Gerencial: governança e gestão
Comportamental: conscientização
Extensão
Dimensão ou quantidade da intervenção.
Metros lineares
Metros quadrados
URB TEC

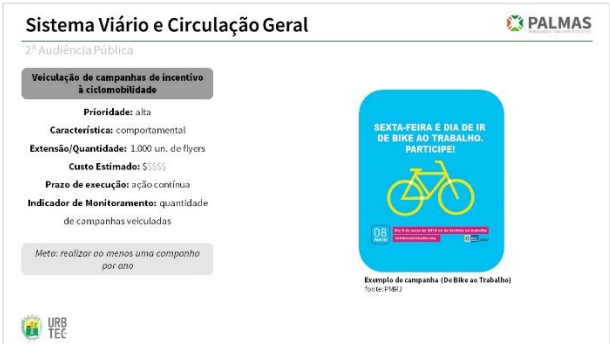
PALMAS
Sistema Viário e Circulação Geral

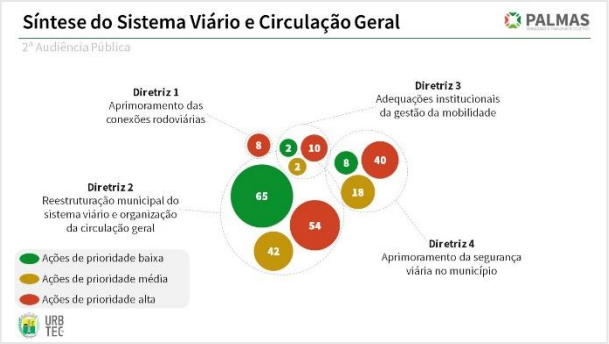

Sistema Viário e Circulação Geral
PALMAS
2ª Audiência Pública
Diretriz 1: Aprimoramento das conexões rodoviárias
Diretriz 2: Reestruturação municipal do sistema viário e organização da circulação geral
Diretriz 3: Adequações institucionais da gestão da mobilidade
Diretriz 4: Aprimoramento da segurança viária no município
URB TEC

Sistema Viário e Circulação Geral
PALMAS
2ª Audiência Pública
Adequação da geometria da Rua Sete de Setembro
Prioridade: alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 300 m²
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: médio (3 a 5 anos)
Indicador de Monitoramento: % da extensão da via adequada
Meta: adequar 100% da via no prazo definido
Proposta de cruzamento com a Travessa Antônio Alceu
Imagem ilustrativa
URB TEC

Sistema Viário e Circulação Geral
PALMAS
2ª Audiência Pública
Readequação dos fluxos em áreas prioritárias
Prioridade: média e alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 20.650,00 m
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: médio (3 a 5 anos)
Indicador de Monitoramento: projeto executado? (sim ou não)
Meta: executar o projeto elaborado
Proposta de readequação dos fluxos
Imagens ilustrativas
URB TEC


Sistema Viário e Circulação Geral
PALMAS
2ª Audiência Pública
Aprimoramento da estrutura administrativa dedicada à Mobilidade Urbana
Prioridade: média
Característica: gerencial
Extensão/Quantidade: N/A
Custo Estimado: despesa corrente
Prazo de execução: médio (3 a 5 anos)
Indicador de Monitoramento: a Secretaria foi criada? (sim ou não)
Meta: criar as Secretarias de Planejamento Urbano e Habitação de Obras e Serviços Públicos
Secretaria de Planejamento Urbano e Habitação
Objetiva supervisionar e avaliar o seguimento do planejamento, em consonância às legislações vigentes.
Secretaria de Obras e Serviços Públicos
Objetiva executar projetos de engenharia de pavimentação de ruas, estradas, vielas, canaletas e demais obras públicas.
URB TEC


Sistema Viário e Circulação Geral
PALMAS
2ª Audiência Pública
Veiculação de campanhas de incentivo à ciclomobilidade
Prioridade: alta
Característica: comportamental
Extensão/Quantidade: 1.000 un. de flyers
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: ação contínua
Indicador de Monitoramento: quantidade de campanhas veiculadas
Meta: realizar ao menos uma campanha por ano
SEXTA-FEIRA É DIA DE IR DE BIKE AO TRABALHO. PARTICIPE!
08 MAIO
Exemplo de campanha (De Bike ao Trabalho)
fonte: PMRJ
URB TEC


Síntese do Sistema Viário e Circulação Geral
PALMAS
2ª Audiência Pública
Diretriz 1
Aprimoramento das conexões rodoviárias
Diretriz 3
Adequações institucionais da gestão da mobilidade
Diretriz 2
Reestruturação municipal do sistema viário e organização da circulação geral
Diretriz 4
Aprimoramento da segurança viária no município
8
2
10
2
8
40
18
65
54
42
Ações de prioridade baixa
Ações de prioridade média
Ações de prioridade alta
URB TEC

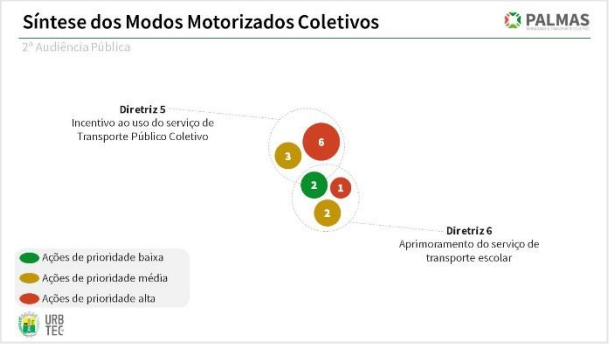
PALMAS
Modos Motorizados Coletivos

Modos Motorizados Coletivos
PALMAS
2ª Audiência Pública
Diretriz 5: Incentivo ao uso do serviço de Transporte Público Coletivo
Diretriz 6: Aprimoramento do serviço de transporte escolar
URB TEC

Modos Motorizados Coletivos
PALMAS
2ª Audiência Pública
Conversão da porção leste do Terminal Rodoviário Intermunicipal em Terminal Urbano
Prioridade: alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 1 un.
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: curto (até 3 anos)
Indicador de Monitoramento: elaboração do projeto executivo
Meta: executar o projeto no prazo definido
Proposta de Implantação de Terminal Urbano (Terminal Rodoviário)
Imagem ilustrativa
URB TEC

Modos Motorizados Coletivos
PALMAS
2ª Audiência Pública
Contratação do serviço nos moldes do Plano de Transporte Coletivo de Palmas
Prioridade: alta
Característica: gerencial
Extensão/Quantidade: N/A
Custo Estimado: despesa corrente
Prazo de execução: curto (até 3 anos)
Indicador de Monitoramento: atendimento aos critérios estabelecidos pelo Plano de Transporte Coletivo
Meta: exigir e garantir um serviço de qualidade pela Empresa Contratada
Ônibus de Palmas
Foto de Alexandre M. Sanchez
URB TEC

Modos Motorizados Coletivos
PALMAS
2ª Audiência Pública
Implantação de Estação de Transferência na Avenida Coronel José Osório
Prioridade: alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 1 un.
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: médio (3 a 5 anos)
Indicador de Monitoramento: elaboração do projeto executivo
Meta: executar o projeto no prazo definido
Proposta de Estação de Transferência (Av. Coronel José Osório)
Imagem ilustrativa
URB TEC

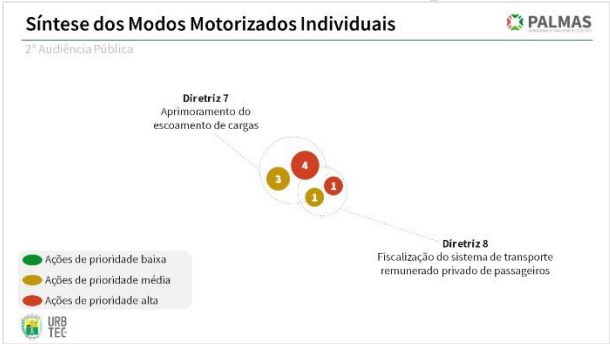

Síntese dos Modos Motorizados Coletivos
PALMAS
2ª Audiência Pública
Diretriz 5
Incentivo ao uso do serviço de Transporte Público Coletivo
Diretriz 6
Aprimoramento do serviço de transporte escolar
6
3
2
1
2
Ações de prioridade baixa
Ações de prioridade média
Ações de prioridade alta
URB TEC

PALMAS
Modos Motorizados Individuais

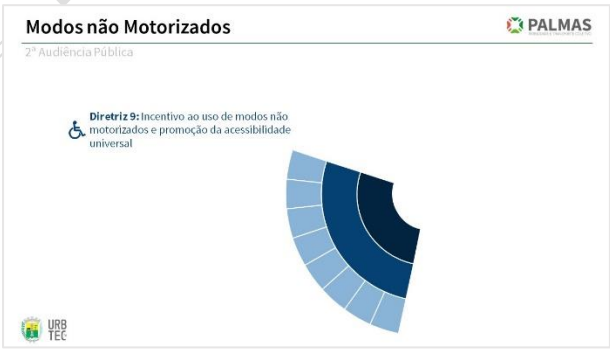
Modos Motorizados Individuais
PALMAS
2ª Audiência Pública
Diretriz 7: Aprimoramento do escoamento de cargas
Diretriz 8: Fiscalização do sistema de transporte remunerado privado de passageiros
URB TEC

Modos Motorizados Individuais
PALMAS
2ª Audiência Pública
Revisão da Rota Preferencial para Veículos de Cargas
Prioridade: alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: N/A
Custo Estimado: N/A
Prazo de execução: curto (até 3 anos)
Indicador de Monitoramento: % de vias contempladas pela Rota já instituídas
Meta: implantar a Rota Preferencial no prazo definido
Proposta de Rota Preferencial para Veículos de Cargas
imagem ilustrativa
URB TEC

Modos Motorizados Individuais
PALMAS
2ª Audiência Pública
Implantação de Terminal de Transbordo para redistribuição de cargas rodoviárias
Prioridade: alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 1 un.
Custo Estimado: N/A
Prazo de execução: longo (até 10 anos)
Indicador de Monitoramento: elaboração do projeto executivo
Meta: executar o projeto no prazo definido
É sugerida a implantação do Terminal de Transbordo no bairro Área Industrial, próximo a PR-449
Proposta de implantação de Terminal de Transbordo (bairro Área Industrial)
imagem ilustrativa
URB TEC


Síntese dos Modos Motorizados Individuais
PALMAS
2ª Audiência Pública
Diretriz 7
Aprimoramento do escoamento de cargas
Diretriz 8
Fiscalização do sistema de transporte remunerado privado de passageiros
Ações de prioridade baixa
Ações de prioridade média
Ações de prioridade alta
URB TEC

PALMAS
Modos não Motorizados


Modos não Motorizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
Diretriz 9: Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal
URB TEC

Modos não Motorizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
Implantação de rua escolar frente ao Colégio Estadual Sebastião Paraná
Prioridade: média
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 1 un.
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: médio (3 a 5 anos)
Indicador de Monitoramento: elaboração do projeto executivo
Meta: executar o projeto no prazo definido
Proposta de Rua Escolar no Colégio Estadual Sebastião Paraná
imagem ilustrativa
URB TEC

Modos não Motorizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
Implantação de Rotas Acessíveis no bairro Centro
Prioridade: alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 8.840 m
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: médio (3 a 5 anos)
Indicador de Monitoramento: % de projetos executados conforme regulamentação
Meta: executar 100% dos projetos conforme regulamentação
CONVENÇÕES:
Equipamentos de Ensino
Equipamentos de Saúde
Prioridade
Prioridade 1
Prioridade 2
Proposta de Rotas Acessíveis no bairro Centro
imagem ilustrativa
URB TEC

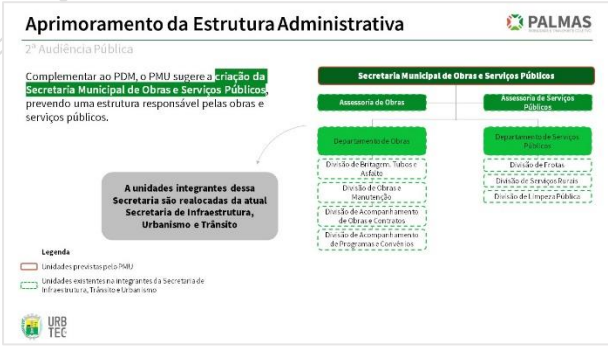
Modos não Motorizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
Implantação de Rotas Acessíveis no bairro Lagoão
Prioridade: alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 6.350 m
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: médio (3 a 5 anos)
Indicador de Monitoramento: % de projetos executados conforme regulamentação
Meta: executar 100% dos projetos conforme regulamentação
Proposta de Rotas Acessíveis no bairro Lagoão
Imagem ilustrativa
CONVENÇÕES:
Equipamentos de Ensino
Equipamentos de Saúde
Prioridade
Prioridade 1
Prioridade 2
URB TEC

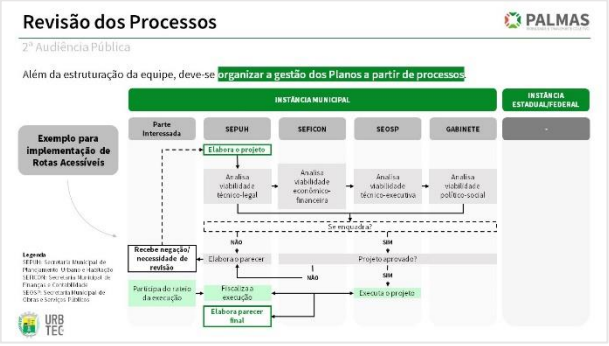
Modos não Motorizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
Implantação de Malha Cicloviária Urbana
Prioridade: alta
Característica: operacional
Extensão/Quantidade: 36.000,00 m
Custo Estimado: $$$$$
Prazo de execução: médio (3 a 5 anos)
Indicador de Monitoramento: % de implementação da malha prevista
Meta: implementar 100% da malha prevista
Proposta de Malha Cicloviária Urbana
Imagem ilustrativa
Pontos de Interesse
Aeroporto
Indústria - COAMO
Prefeitura Municipal de Palmas
Terminal Rodoviário
Proposta 2: Malha Cicloviária
Ciclovia
Ciclofaixa
Calçada Compartilhada
Ciclorota
Via Compartilhada
URB TEC

Síntese dos Modos não Motorizados
PALMAS
2ª Audiência Pública
Diretriz 9
Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal
29
75
Ações de prioridade baixa
Ações de prioridade média
Ações de prioridade alta
URB TEC

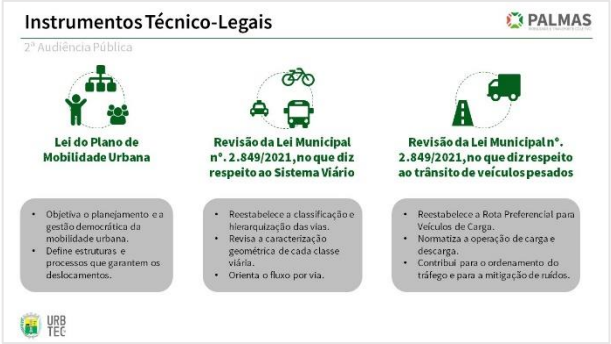
PALMAS
Adequações Institucionais da Gestão da Mobilidade

Aprimoramento da Estrutura Administrativa
PALMAS
2ª Audiência Pública
O Aprimoramento da Estrutura Administrativa Dedicada à Mobilidade Urbana, considera as proposições do Plano Diretor Municipal, com as devidas adaptações ao Plano de Mobilidade
Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação
Conselho Municipal de Urbanismo, Habitação e Meio Ambiente
Conselho Municipal de Mobilidade Urbana
Comissão Gestora do Transporte Público Coletivo
Departamento de Urbanismo
Departamento de Habitação e Regularização Fundiária
Departamento de Trânsito e Mobilidade
Departamento de Fiscalização e Licenciamento
Divisão de Informações Territoriais
Divisão de Planejamento e Projetos Urbanos
Divisão de Fiscalização de Obras Públicas
Divisão de Administração Fundiária
Divisão de Regularização Fundiária
Divisão de Habitação
Divisão de Educação de Trânsito
Divisão de Vistoria de Veículos
Divisão de Sinalização de Trânsito
Central de Controle e Programação Semafórica
Central de Monitoramento de Infrações
Divisão de Licenciamento e Fiscalização de Obras Particulares
Divisão de Licenciamento e Fiscalização de Parcelamentos Particulares
Divisão de Fiscalização de Posturas
Legenda
Unidades previstas pelo PMU
Unidades previstas pelo PDM
Unidades existentes na integrantes da Secretaria de Infraestrutura, Trânsito e Urbanismo
URB TEC


Aprimoramento da Estrutura Administrativa
PALMAS
2ª Audiência Pública
Complementar ao PDM, o PMU sugere a criação da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos, prevendo uma estrutura responsável pelas obras e serviços públicos.
Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos
Assessoria de Obras
Assessoria de Serviços Públicos
Departamento de Obras
Departamento de Serviços Públicos
Divisão de Britagem, Tubos e Asfalto
Divisão de Obras e Manutenção
Divisão de Acompanhamento de Obras e Contratos
Divisão de Acompanhamento de Programas e Convênios
Divisão de Frotas
Divisão de Serviços Rurais
Divisão de Limpeza Pública
A unidades integrantes dessa Secretaria são realocadas da atual Secretaria de Infraestrutura, Urbanismo e Trânsito
Legenda
Unidades previstas pelo PMU
Unidades existentes na integrantes da Secretaria de Infraestrutura, Trânsito e Urbanismo
URB TEC


Revisão dos Processos
PALMAS
2ª Audiência Pública
Além da estruturação da equipe, deve-se organizar a gestão dos Planos a partir de processos.
INSTÂNCIA MUNICIPAL
INSTÂNCIA ESTADUAL/FEDERAL
Exemplo para implementação de Rotas Acessíveis
Parte Interessada
SEPUH
SEFICON
SEOSP
GABINETE
Elabora o projeto
Analisa viabilidade técnico-legal
Analisa viabilidade econômico-financeira
Analisa viabilidade técnico-executiva
Analisa viabilidade político-social
Se viável?
NÃO
SIM
Recebe negação/ necessidade de revisão
Elabora o parecer
Projeto aprovado?
NÃO
SIM
Participa do ciclo da execução
Fiscaliza a execução
Executa o projeto
Elabora parecer final
Legenda
SEPUH: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação
SEFICON: Secretaria Municipal de Finanças e Contabilidade
SEOSP: Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos
URB TEC

PALMAS
Instrumentos Técnico-Legais


Instrumentos Técnico-Legais
PALMAS
2ª Audiência Pública
Lei do Plano de Mobilidade Urbana
Revisão da Lei Municipal nº. 2.849/2021, no que diz respeito ao Sistema Viário
Revisão da Lei Municipal nº. 2.849/2021, no que diz respeito ao trânsito de veículos pesados
Objetiva o planejamento e a gestão democrática da mobilidade urbana.
Define estruturas e processos que garantem os deslocamentos.
Reestabelece a classificação e hierarquização das vias.
Revisa a caracterização geométrica de cada classe viária.
Orienta o fluxo por via.
Reestabelece a Rota Preferencial para Veículos de Carga.
Normatiza a operação de carga e descarga.
Contribui para o ordenamento do tráfego e para a mitigação de ruídos.
URB TEC

PALMAS
Minuta de Edital do Sistema de Transporte Coletivo

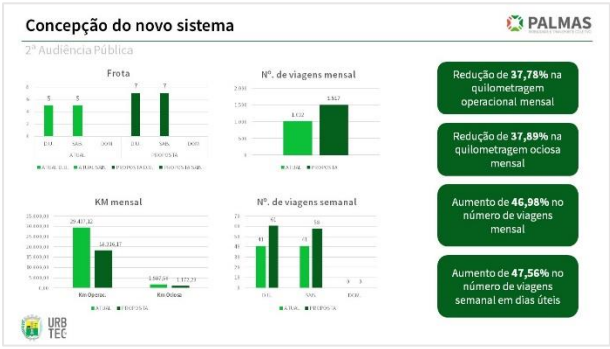
Concepção do novo sistema
PALMAS
2ª Audiência Pública
Linha 001 – ELDORADO/RODOVIÁRIA
Operação: Radial
Extensão: 14,73 km
Nº de veículos: 1
Nº de viagens/dia: 8
Km operacional/mês: 2.975,26 km
Linha 002 – FORTUNATO/RODOVIÁRIA
Operação: Radial
Extensão: 13,41 km
Nº de veículos: 1
Nº de viagens/dia: 8
Km operacional/mês: 2.708,21 km
CONVENÇÕES
Praça Bom Jesus
Terminal Rodoviário
Aeroporto
UPA de Palmas

Concepção do novo sistema
PALMAS
2ª Audiência Pública
Linha 003 – SÃO FRANCISCO/RODOVIÁRIA
Operação: Radial
Extensão: 5,03 km
Nº de veículos: 1
Nº de viagens/dia: 8
Km operacional/mês: 1.015,86 km
Linha 004 – COAMO/RODOVIÁRIA
Operação: Radial
Extensão: 11,63 km
Nº de veículos: 1
Nº de viagens/dia: 8
Km operacional/mês: 2.349,87 km
CONVENÇÕES
Terminal Rodoviário
COAMO

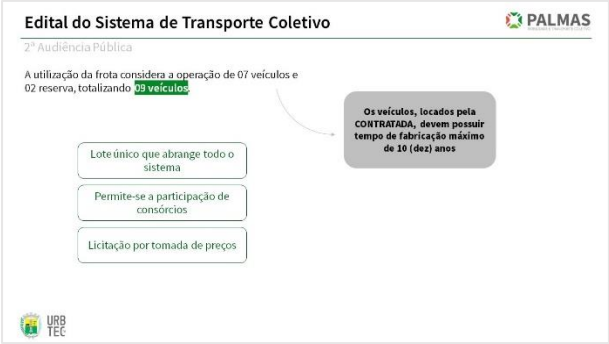
Concepção do novo sistema
PALMAS
2ª Audiência Pública
Linha 005 – RODOVIÁRIA/IFPR
Operação: Radial
Extensão: 7,20 km
Nº de veículos: 1
Nº de viagens/dia: 8
Km operacional/mês: 1.454,60 km
Linha 006 – VILA RURAL/RODOVIÁRIA
Operação: Radial
Extensão: 28,10 km
Nº de veículos: 1
Nº de viagens/dia: 4
Km operacional/mês: 2.838,40 km
CONVENÇÕES
Praça Bom Jesus
Terminal Rodoviário
Aeroporto
UPA de Palmas
IFPR

Concepção do novo sistema
PALMAS
2ª Audiência Pública
Linha 007 – CIRCULAR CENTRO/RODOVIÁRIA
Operação: Circular
Extensão: 9,59 km
Nº de veículos: 1
Nº de viagens/dia: 12
Km operacional/mês: 2.904,86 km
Linha 008 – ELDORADO/IFPR
Operação: Diametral
Extensão: 20,17 km
Nº de veículos: 1
(compartilhado)
Nº de viagens/dia: 4,5
(2 aos sábados)
Km operacional/mês: 2.904,86 km
CONVENÇÕES
Praça Bom Jesus
Terminal Rodoviário
UPA de Palmas
IFPR

Concepção do novo sistema
PALMAS
2ª Audiência Pública
Principal atualização:
Integração com o Terminal Urbano proposto junto à rodoviária
CONVENÇÕES
Praça Bom Jesus
Terminal Rodoviário
Aeroporto
UPA de Palmas
IFPR
COAMO

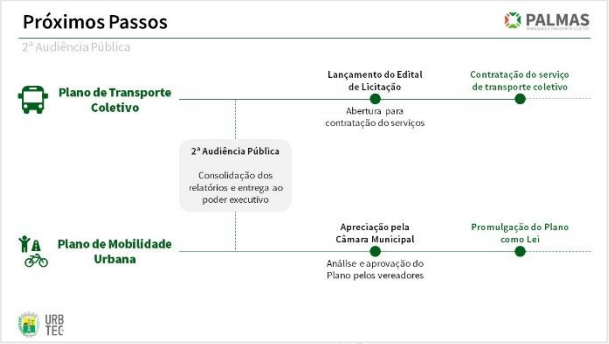

Concepção do novo sistema
PALMAS
2ª Audiência Pública
Frota
Nº. de viagens mensal
KM mensal
Nº. de viagens semanal
Redução de 37,78% na quilometragem operacional mensal
Redução de 37,89% na quilometragem ociosa mensal
Aumento de 46,98% no número de viagens mensal
Aumento de 47,56% no número de viagens semanal em dias úteis

Edital do Sistema de Transporte Coletivo
PALMAS
2ª Audiência Pública
O modelo de contratação do TPC definido é o de permissão de 01 ano prorrogável por mais 01 ano.
Edital de licitação com contratação por meio de permissão de um ano
Possibilidade de prorrogação do contrato inicial por mais um ano
Possibilidade de alteração da modalidade de contratação após o prazo, ou seja, elaboração de novo edital de licitação a partir de um contrato de concessão
*Lei Federal nº. 14.133, 1 de abril de 2021
Ônibus de Palmas
URB TEC

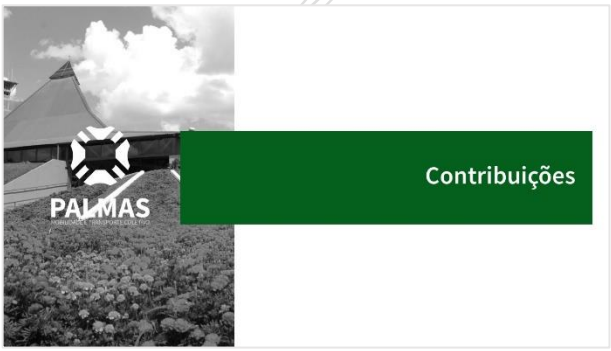

Edital do Sistema de Transporte Coletivo
PALMAS
2ª Audiência Pública
A utilização da frota considera a operação de 07 veículos e 02 reserva, totalizando 09 veículos.
Os veículos, locados pela CONTRATADA, devem possuir tempo de fabricação máximo de 10 (dez) anos
Lote único que abrange todo o sistema
Permite-se a participação de consórcios
Licitação por tomada de preços
URB TEC

Edital do Sistema de Transporte Coletivo
PALMAS
2ª Audiência Pública
KM total
19.488,40 km
Custo por KM
R$ 13,01
Custo mensal
R$ 253.452,28
URB TEC

PALMAS
Próximos Passos


Próximos Passos
PALMAS
2ª Audiência Pública
Plano de Transporte Coletivo
Lançamento do Edital de Licitação
Contratação do serviço de transporte coletivo
Abertura para contratação do serviços
2ª Audiência Pública
Consolidação dos relatórios e entrega ao poder executivo
Plano de Mobilidade Urbana
Apreciação pela Câmara Municipal
Promulgação do Plano como Lei
Análise e aprovação do Plano pelos vereadores
URB TEC

Próximos Passos
PALMAS
2ª Audiência Pública
Elaboração
Aprovação
Implantação e Gestão
Revisão
Comunidade
Equipe Técnica da Prefeitura Municipal
Equipe Técnica da URBTEC™
Comunidade
Prefeitura Municipal
Câmara Municipal
Comunidade
Prefeitura Municipal
Comunidade
Prefeitura Municipal
Planejamento
Pacto Social
Gestão Democrática
Monitoramento e Controle Social
URB TEC


PALMAS
Contribuições

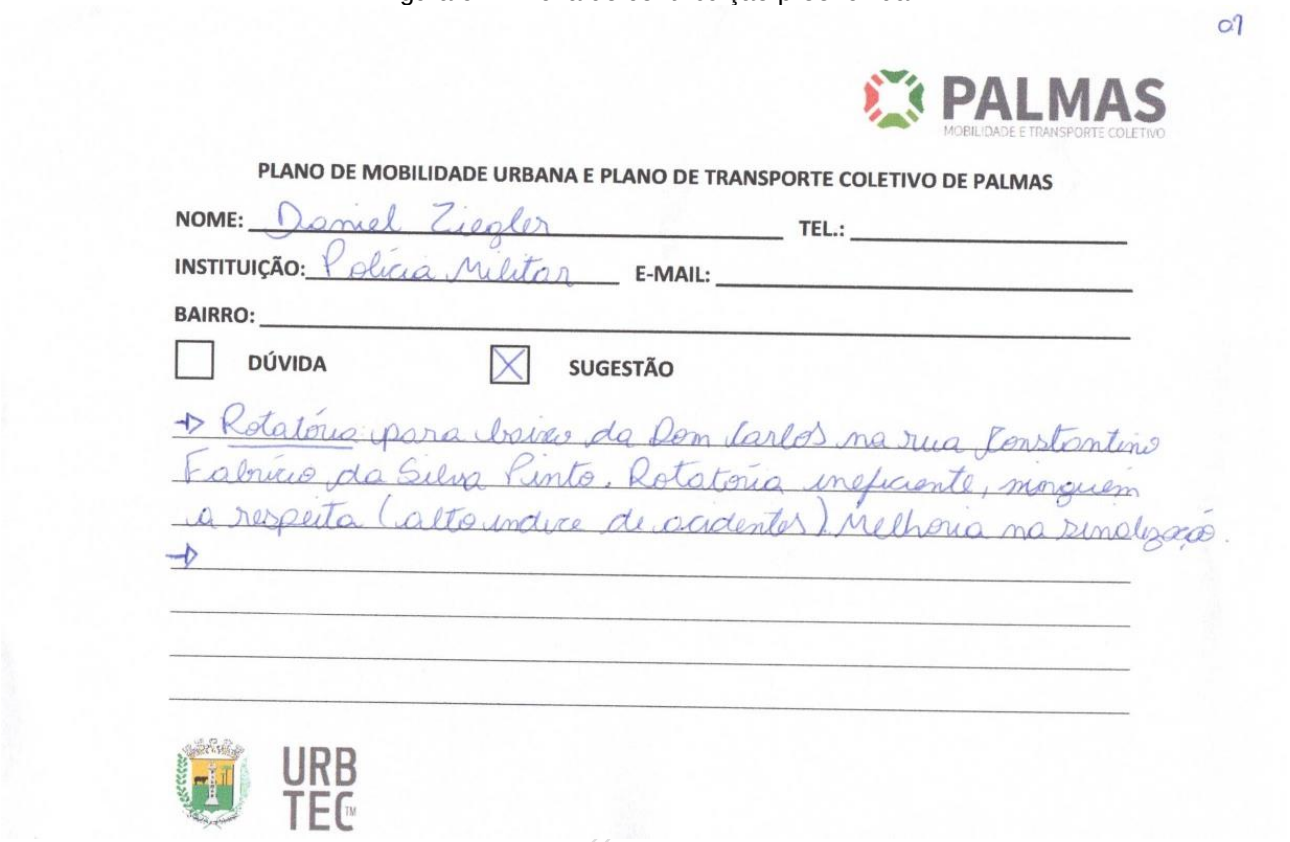
Contribuições
PALMAS
2ª Audiência Pública
Acesse o site do Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas:
PALMAS
Aponte a câmera do seu celular e acesse o site!
https://pmp.pr.gov.br/mobilidade/
urbanismo@pmp.pr.gov.br
URB TEC

Fonte: URBTEC™ (2024).

4.4. Contribuições Recebidas

4.4.1. Contribuições Presenciais

Figura 9 — Ficha de contribuição preenchida



01

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Daniel Ziegler TEL.:

INSTITUIÇÃO: Polícia Militar E-MAIL:

BAIRRO:

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

→ Rotatória para baixo da Dom Carlos na rua Constantino Fabrício da Silva Pinto. Rotatória ineficiente, ninguém a respeita (alto indice de acidentes) Melhoria na sinalização.

→

URB TEC

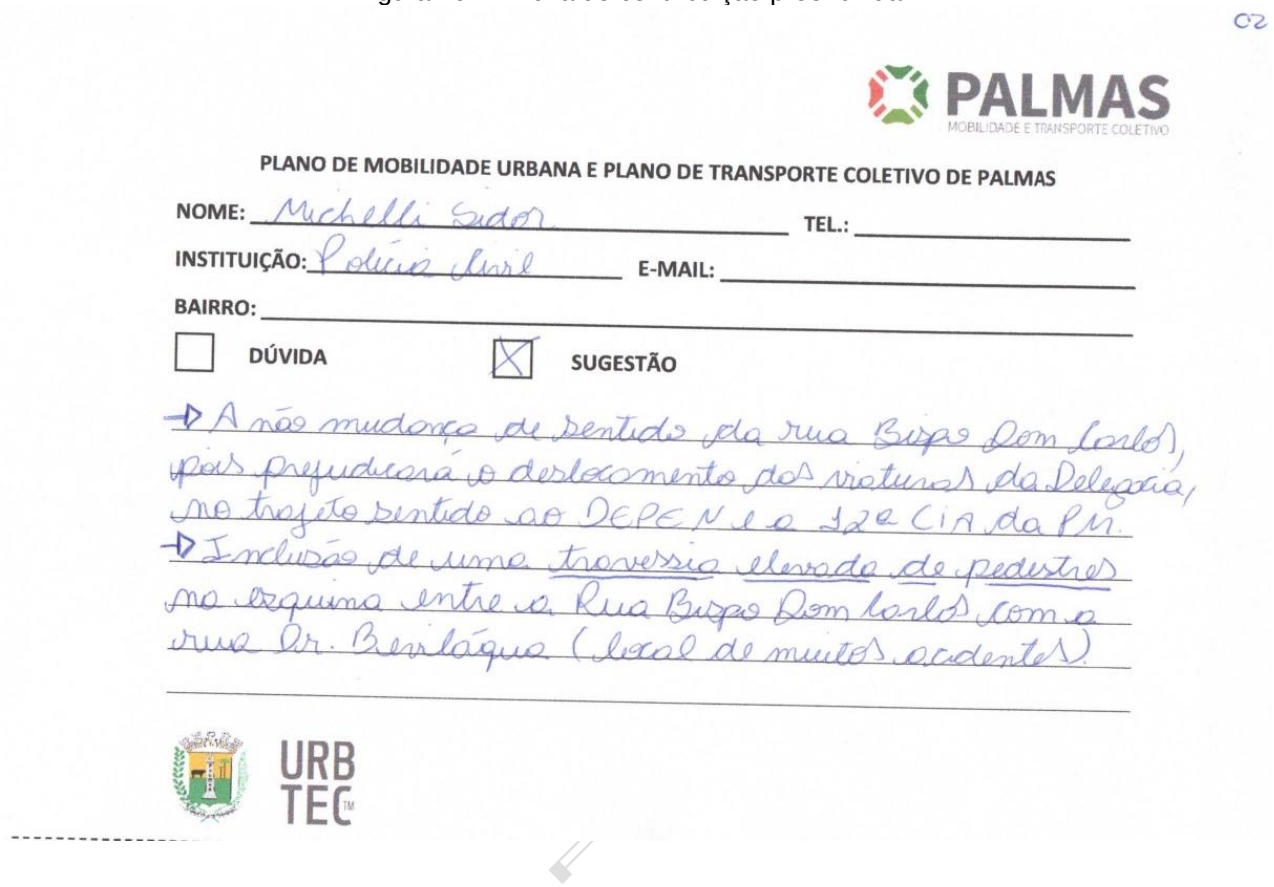
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 2 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Daniel Ziegler	**Tel.:**
Instituição: Polícia Militar	**E-mail:**
Bairro:	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
- Rotatória para baixo da Dom Carlos na rua Constantino Fabrício da Silva Pinto. Rotatória ineficiente, ninguém a respeita (alto *indice* de acidentes). Melhoria na sinalização. -	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 10 — Ficha de contribuição preenchida



02

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Michelli Sidor TEL.:

INSTITUIÇÃO: Polícia Civil E-MAIL:

BAIRRO:

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

→ A não mudança de sentido da rua Bispo Dom Carlos, pois prejudicará o deslocamento das viaturas da Delegacia, no trajeto sentido ao DEPEN e a 12ª CIA da PM.

→ Inclusão de uma travessia elevada de pedestres na esquina entre a Rua Bispo Dom Carlos com a rua Dr. Beviláqua (local de muitos acidentes)

URBTEC

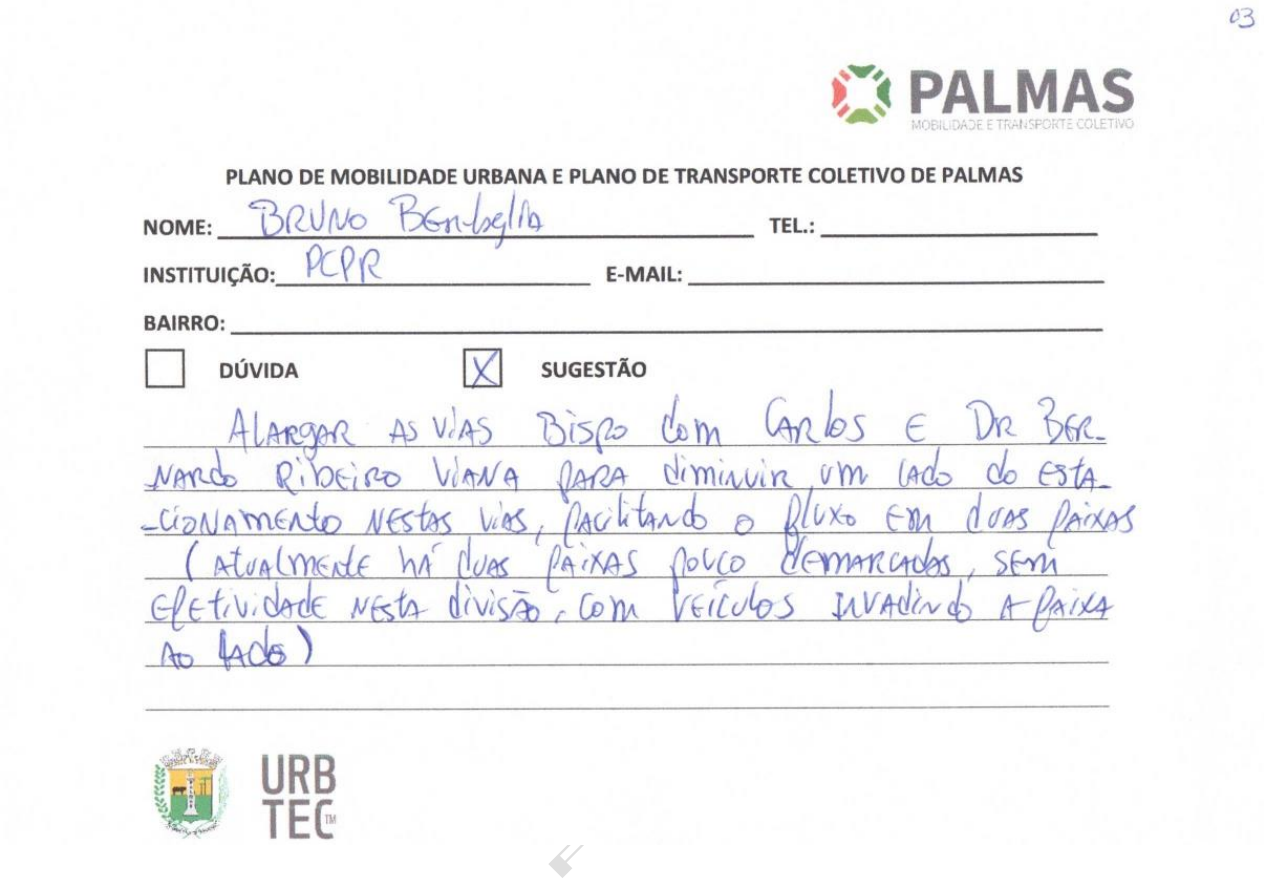
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 3 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Michelli Sidor	**Tel.:**
Instituição: Polícia Civil	**E-mail:**
Bairro: Centro	
( ) Dúvida	**(x) Sugestão**
- A não mudança de sentidos da rua Bispo Dom Carlos pois prejudicará o deslocamento das viaturas da Delegacia, no trajeto sentido ao DEPEN e a 12ª CIA da PM. - Inclusão de uma <u>travessia elevada de pedestres</u> na esquina entre a Rua Bispo Dom Carlos com a rua Dr. Beviláqua (local de muitos acidentes).	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 11 — Ficha de contribuição preenchida



03

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: BRUNO Bertaglia TEL.:

INSTITUIÇÃO: PCPR E-MAIL:

BAIRRO:

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

Alargar as vias Bispo Dom Carlos e Dr Bernardo Ribeiro Viana para diminuir um lado do estacionamento nestas vias, facilitando o fluxo em duas faixas (atualmente há duas faixas pouco demarcadas, sem efetividade nesta divisão, com veículos invadindo a faixa ao lado)

URBTEC

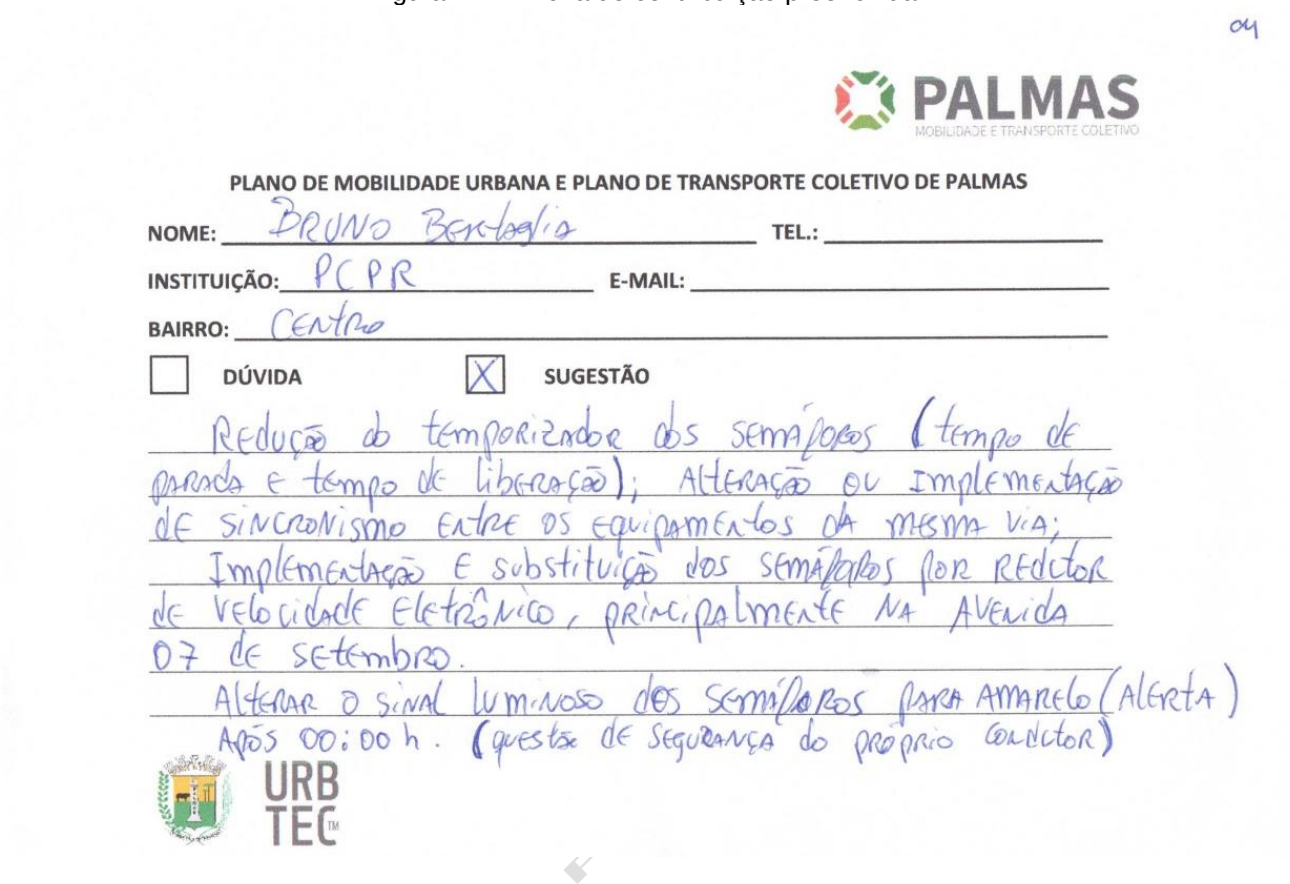
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 4 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Bruno Bertaglia	**Tel.:**
Instituição: PCPR	**E-mail:**
Bairro:	
( ) Dúvida	**(x) Sugestão**
Alargar as vias Bispo Dom Carlos e Dr Bernardo Ribeiro Viana para diminuir um lado do estacionamento nestas vias, facilitando o fluxo em duas faixas (atualmente há duas faixas pouco demarcadas, sem efetividade nesta divisão, com veículos invadindo a faixa ao lado)	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 12 — Ficha de contribuição preenchida



04

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: BRUNO Bertaglia TEL.:

INSTITUIÇÃO: PCPR E-MAIL:

BAIRRO: CENTRO

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

Redução do temporizador dos semáforos (tempo de parada e tempo de liberação); Alteração ou implementação de sincronismo entre os equipamentos da mesma via;
Implementação e substituição dos semáforos por redutor de velocidade eletrônico, principalmente na Avenida 07 de setembro.
Alterar o sinal luminoso dos semáforos para amarelo (alerta) após 00:00 h. (questão de segurança do próprio condutor)

URBTEC

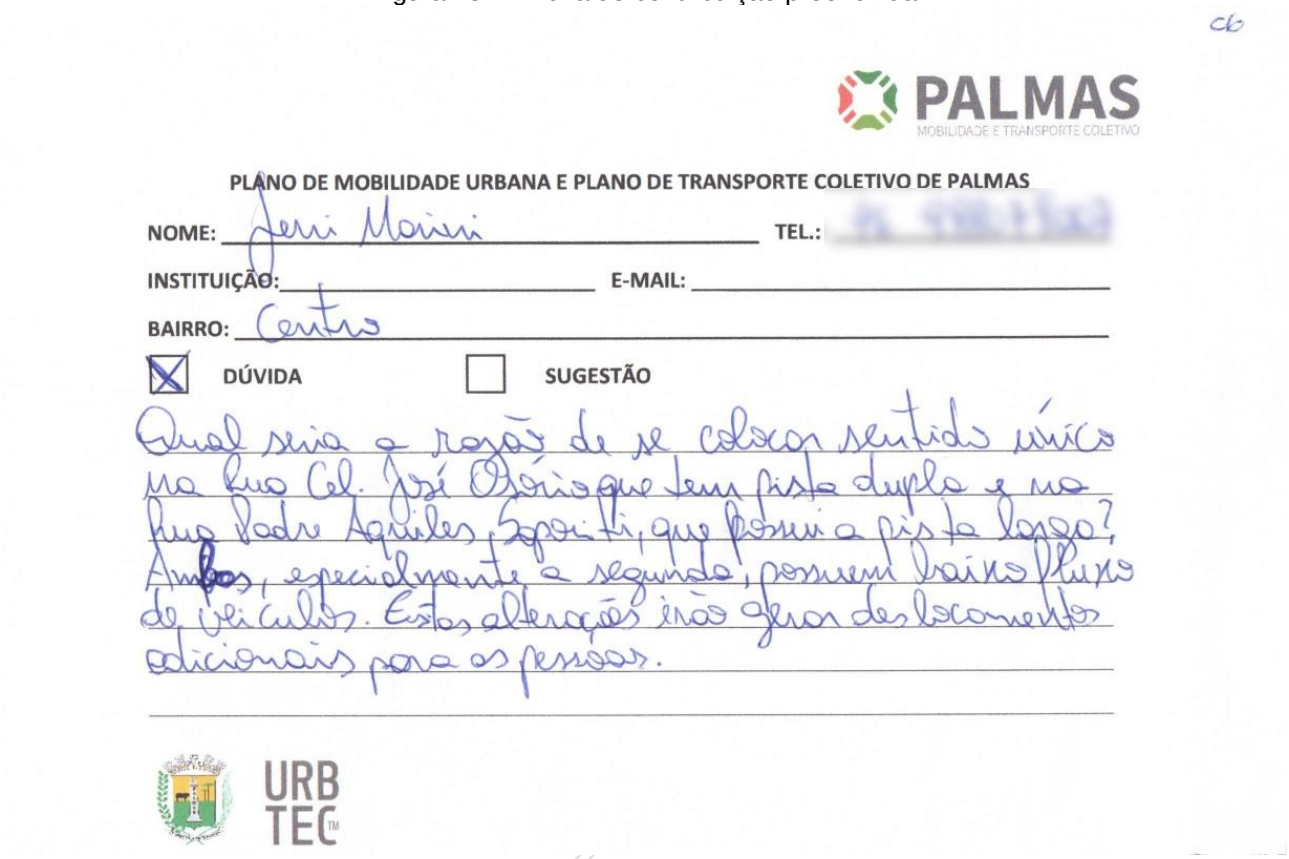
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 5 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Bruno Bertaglia	**Tel.:**
Instituição: PCPR	**E-mail:**
Bairro: Centro	
( ) Dúvida	**(x) Sugestão**
Redução do temporizador dos semáforos (tempo de parada e tempo de liberação); Alteração ou implementação de sincronismo entre os equipamentos da mesma via; Implementação e substituição dos semáforos por redutor de velocidade eletrônico, principalmente na Avenida 07 de Setembro. Alterar o sinal luminoso dos semáforos para amarelo (alerta) após 00h:00h. (questão de segurança do próprio condutor)	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 13 — Ficha de contribuição preenchida



PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Jeni Marini TEL.: [redacted]

INSTITUIÇÃO: E-MAIL:

BAIRRO: Centro

☒ DÚVIDA ☐ SUGESTÃO

Qual seria a razão de se colocar sentido único na Rua Cel. José Osório que tem pista dupla e na Rua Padre Aquiles Saporiti, que possui a pista larga? Ambas, especialmente a segunda, possuem baixo fluxo de veículos. Estas alterações irão gerar deslocamentos adicionais para as pessoas.

URBTEC

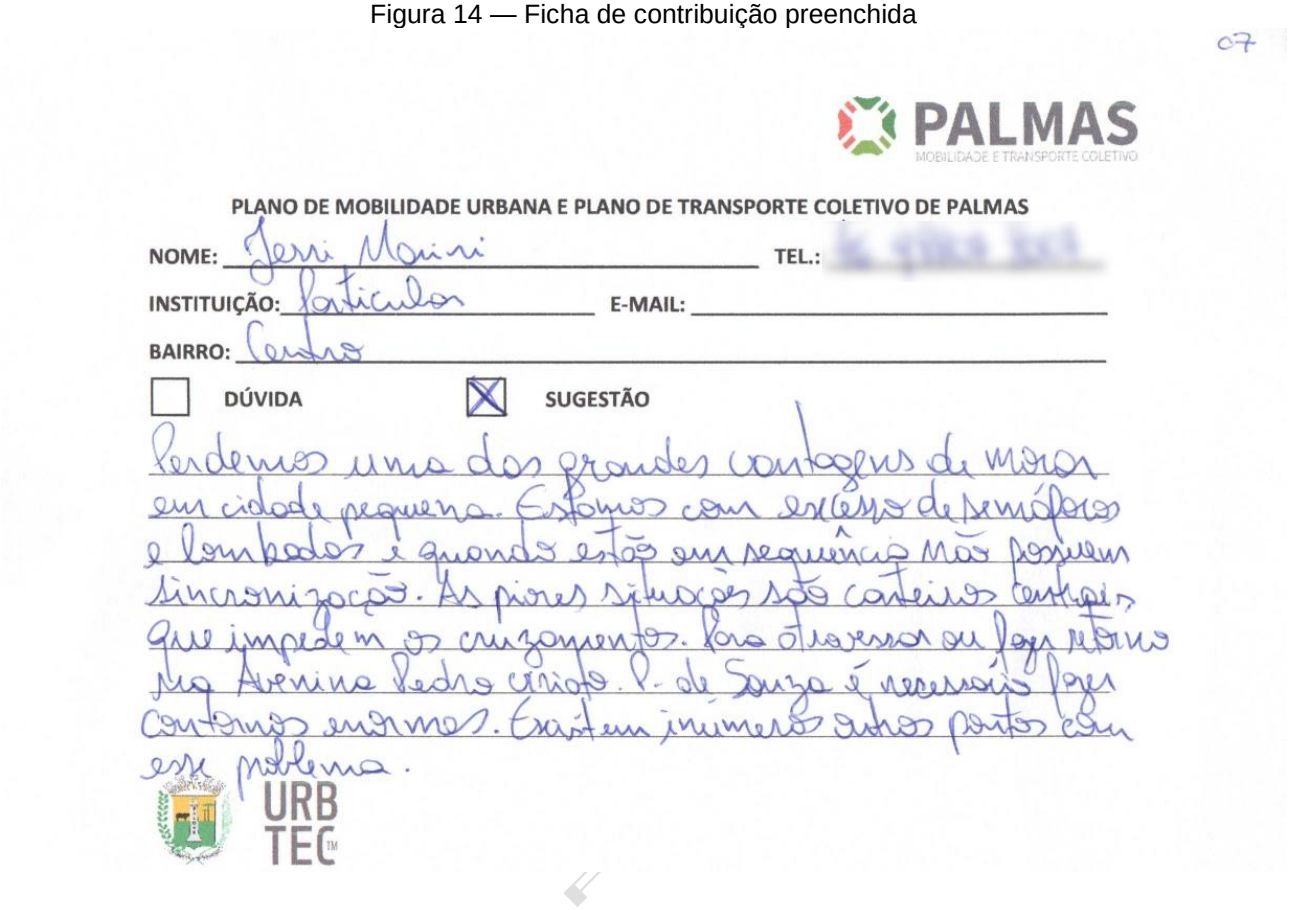
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 6 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Jeni Marini	**Tel.: -**
Instituição:	**E-mail:**
Bairro: Centro	
(x) **Dúvida**	**( ) Sugestão**
Qual seria a razão de se colocar sentido único na Rua Cel. José Osório que tem pista dupla e na Rua Padre Aquiles Saporiti, que possui a pista larga? Ambas, especialmente a segunda, possuem baixo fluxo de *veiculos*. Estas alterações irão gerar deslocamentos adicionais para as pessoas.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 14 — Ficha de contribuição preenchida



07

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Jeni Marini TEL.: [illegible]

INSTITUIÇÃO: Particular E-MAIL:

BAIRRO: Centro

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

Perdemos uma das grandes vantagens de morar em cidade pequena. Estamos com excesso de semáforos e lombadas e quando estão em sequência não possuem sincronização. As piores situações são canteiros centrais que impedem os cruzamentos. Para atravessar ou fazer retorno na Avenida Pedro Viriato. P. de Souza é necessário fazer contornos enormes. Existem inúmeros outros pontos com esse problema.

URBTEC

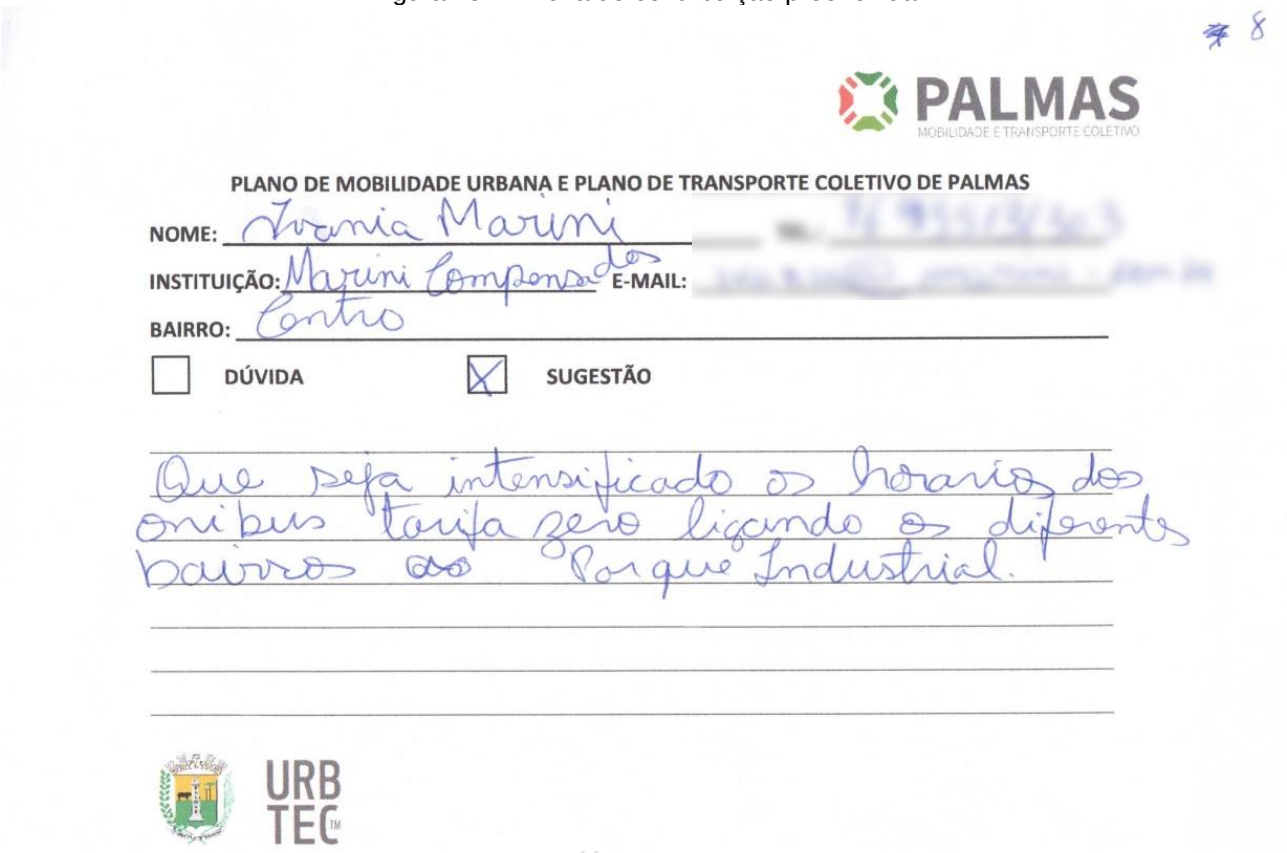
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 7 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Jeni Marini	**Tel.: -**
Instituição: Particular	**E-mail:**
Bairro: Centro	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
Perdemos uma das grandes vantagens de morar em cidade pequena. Estamos com excesso de semáforos e lombadas e quando estão em sequencia não possuem sincronização. As piores situações são canteiros centrais que impedem os cruzamentos. Para atravessar ou fazer retorno na Avenida Pedro *viriato*. P. de Souza é necessário fazer contornos enormes. Existem inúmeros outros pontos com esse problema.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 15 — Ficha de contribuição preenchida



PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Ivania Marini

INSTITUIÇÃO: Marini Compensados E-MAIL:

BAIRRO: Centro

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

Que seja intensificado os horarios dos onibus tarifa zero ligando os diferentes bairros ao Porque Industrial.

URB TEC

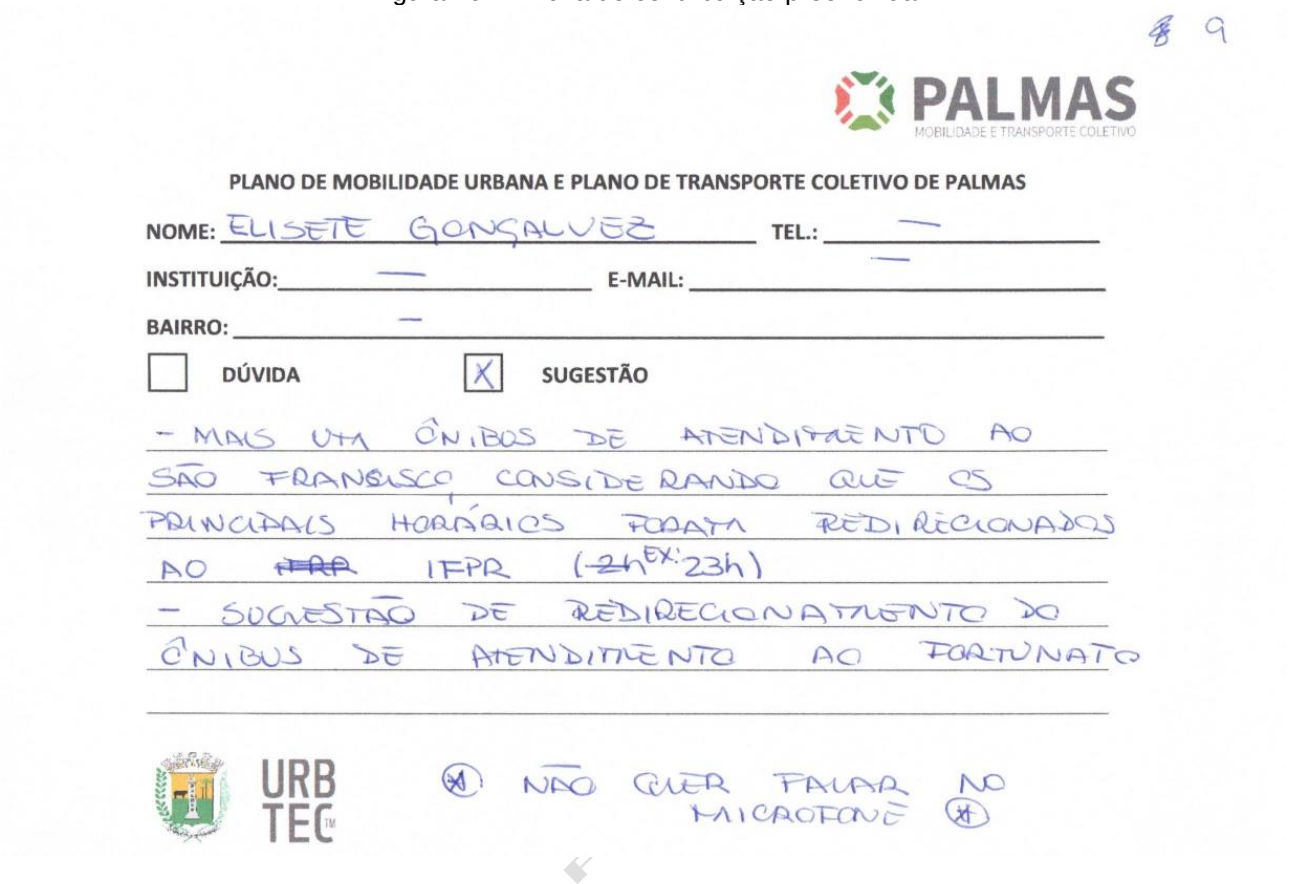
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 8 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Ivania Marini	**Tel.: -**
Instituição: Marini Compensados	**E-mail: -**
Bairro: Centro	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
Que seja intensificado os *horarios* dos *onibus* tarifa zero ligando os diferentes bairros ao Parque Industrial.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 16 — Ficha de contribuição preenchida



PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: ELISETE GONÇALVEZ TEL.: —

INSTITUIÇÃO: — E-MAIL: —

BAIRRO: —

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

- MAIS UM ÔNIBUS DE ATENDIMENTO AO SÃO FRANCISCO CONSIDERANDO QUE OS PRINCIPAIS HORÁRIOS FORAM REDIRECIONADOS AO ~~NRR~~ IFPR (~~2h~~ EX: 23h)
- SUGESTÃO DE REDIRECIONAMENTO DO ÔNIBUS DE ATENDIMENTO AO FORTUNATO

URBTEC

(*) NÃO QUER FALAR NO MICROFONE (*)

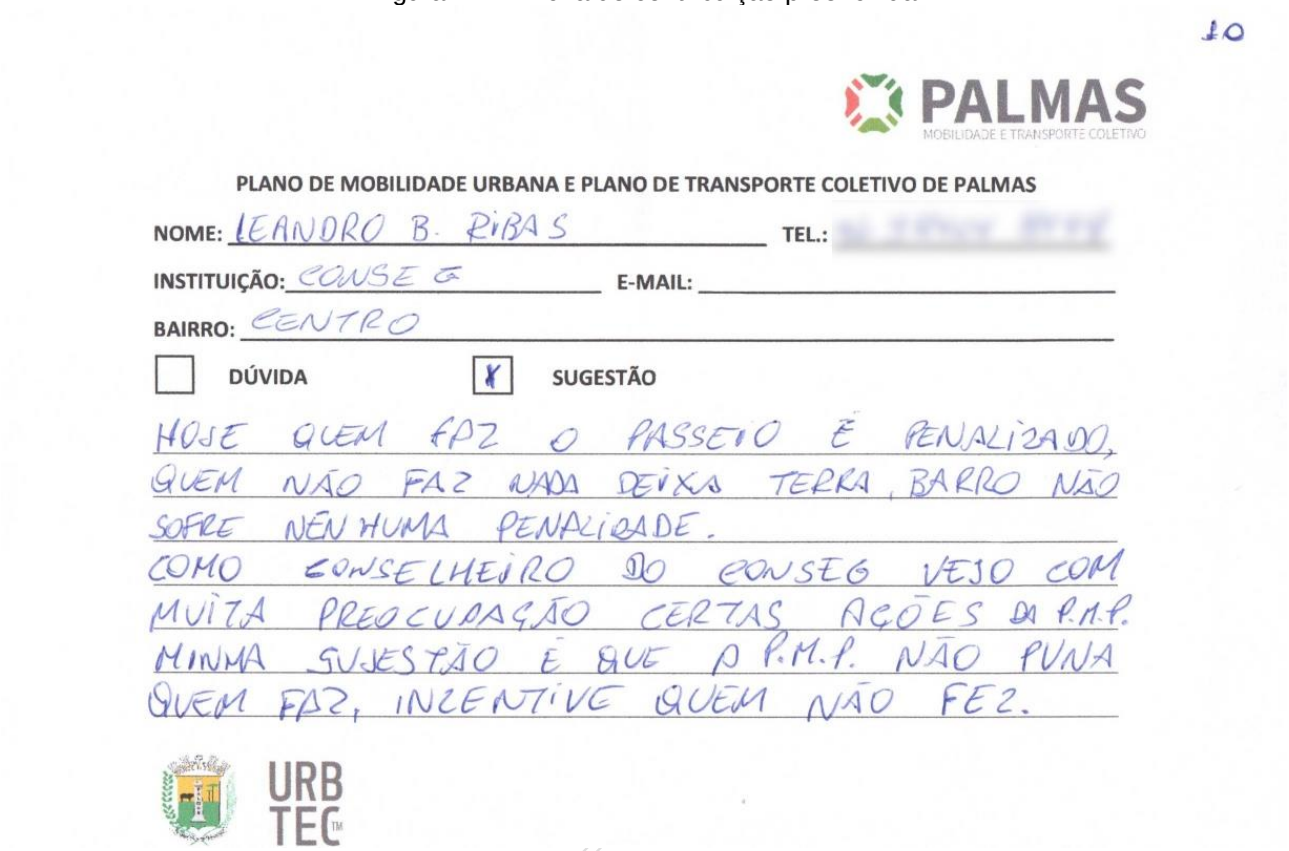
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 9 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Elisete Gonçalvez	**Tel.:**
Instituição: -	**E-mail:**
Bairro: -	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
- Mais um ônibus de atendimento ao São Francisco, considerando que os principais horários foram redirecionados ao ~~NRR~~ IFPR (~~2h~~ ex:23h) - Sugestão de redirecionamento do ônibus de atendimento ao Fortunato *Não quer falar no microfone*	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 17 — Ficha de contribuição preenchida



10

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: LEANDRO B. RIBAS TEL.: [redacted]

INSTITUIÇÃO: CONSEG E-MAIL:

BAIRRO: CENTRO

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

HOJE QUEM FAZ O PASSEIO É PENALIZADO, QUEM NÃO FAZ NADA DEIXA TERRA, BARRO NÃO SOFRE NENHUMA PENALIDADE.
COMO CONSELHEIRO DO CONSEG VEJO COM MUITA PREOCUPAÇÃO CERTAS AÇÕES DA P.M.P. MINHA SUGESTÃO É QUE A P.M.P. NÃO PUNA QUEM FAZ, INCENTIVE QUEM NÃO FEZ.

URBTEC

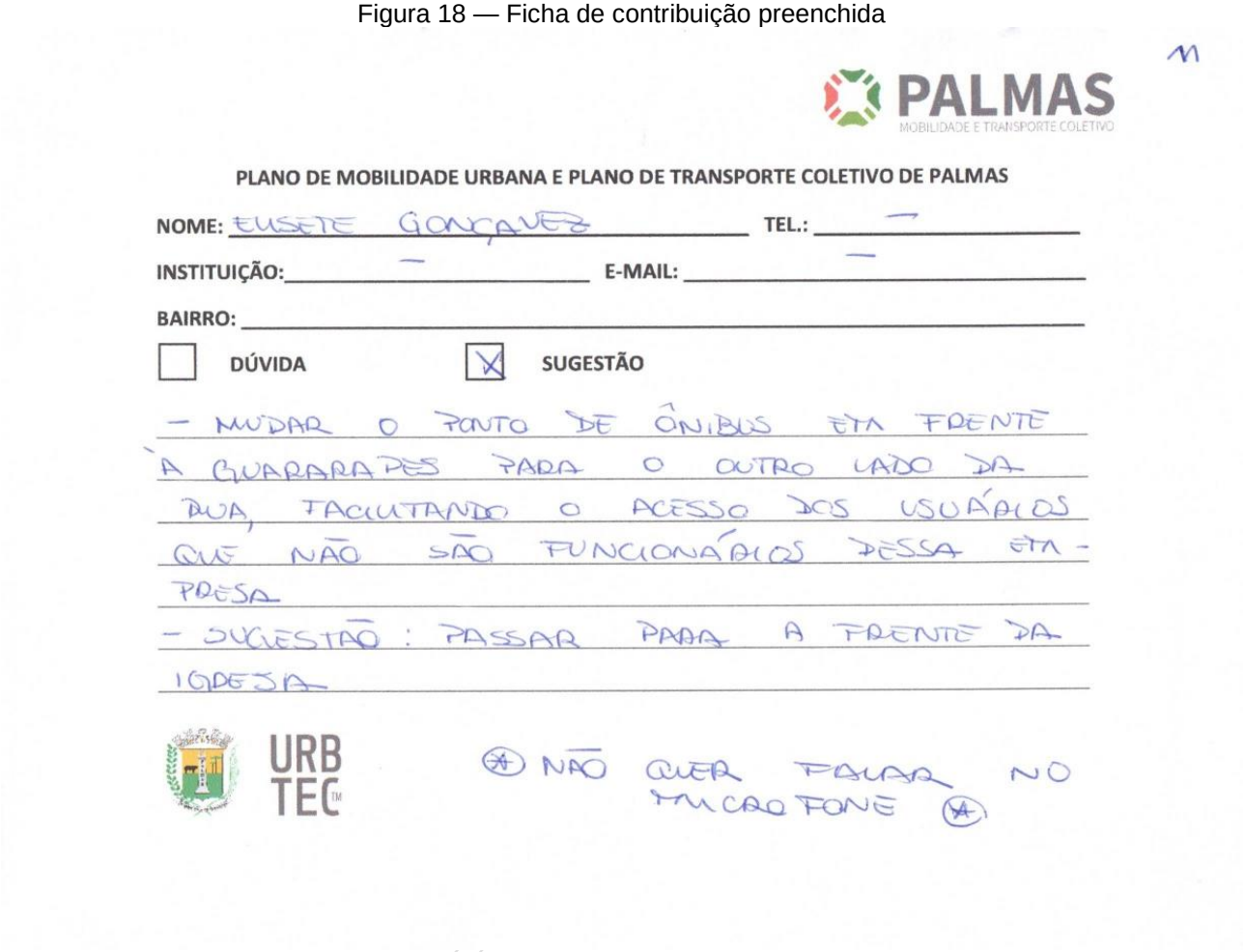
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 10 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Leandro B. Ribas	**Tel.: -**
Instituição: CONSEG	**E-mail:**
Bairro: Centro	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
Hoje quem faz o passeio é penalizado, quem não faz nada deixa terra, barro não sofre nenhuma penalidade. Como conselheiro do CONSEG vejo com muita preocupação certas ações da P.M.P minha sugestão é que a P.M.P não puna quem faz, incentive quem não fez.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 18 — Ficha de contribuição preenchida



PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: EUSETE GONÇALVES TEL.: —

INSTITUIÇÃO: — E-MAIL: —

BAIRRO:

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

- MUDAR O PONTO DE ÔNIBUS EM FRENTE A GUARARAPES PARA O OUTRO LADO DA RUA, FACILITANDO O ACESSO DOS USUÁRIOS QUE NÃO SÃO FUNCIONÁRIOS DESSA EMPRESA
- SUGESTÃO: PASSAR PARA A FRENTE DA IGREJA

URBTEC

(*) NÃO QUER FALAR NO MICROFONE (*)

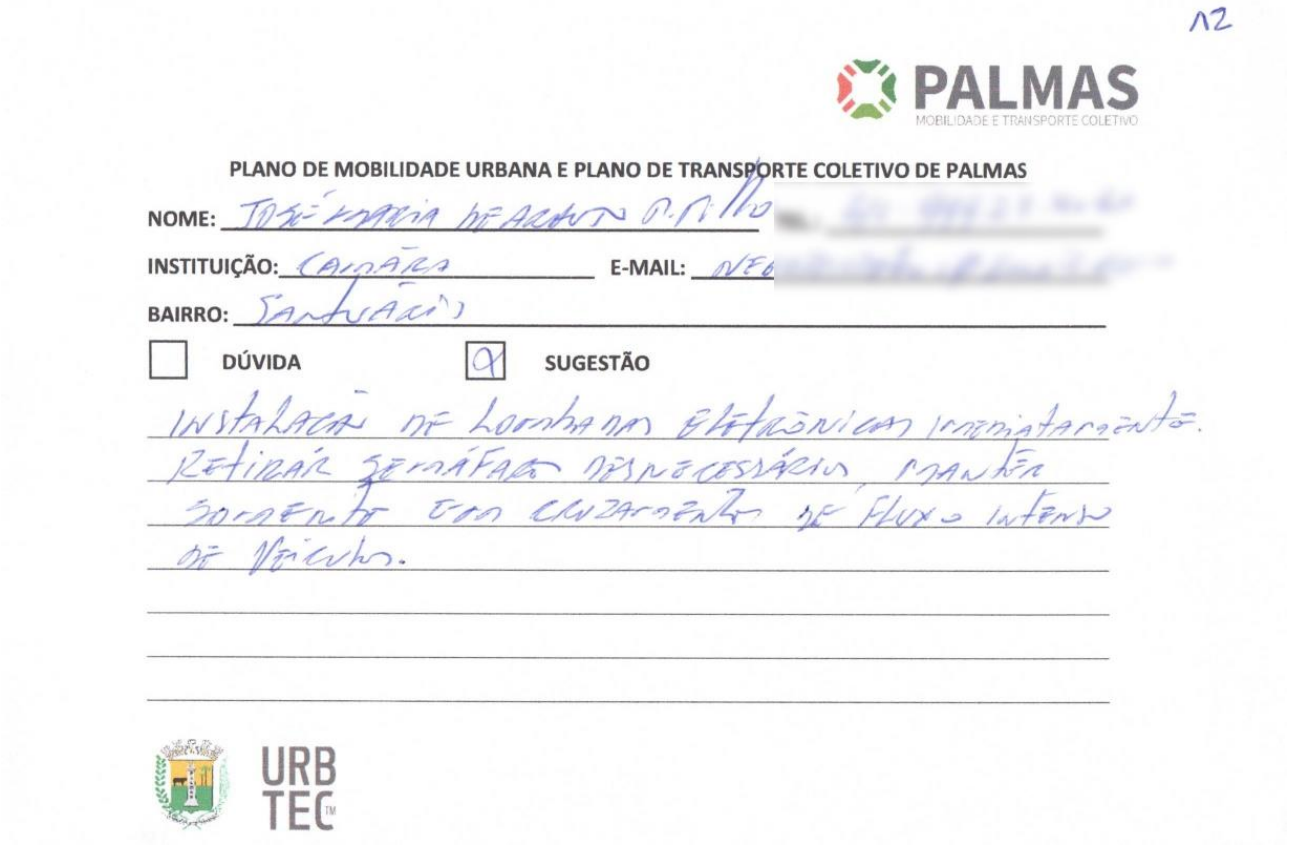
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 11 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Elisete Gonçalvez	**Tel.: -**
Instituição: -	**E-mail: -**
Bairro: Centro	
( ) Dúvida	**(x) Sugestão**
- Mudar o ponto de ônibus em frente à Guararapes para o outro lado da rua, facilitando o acesso dos usuários que não são funcionários dessa empresa - Sugestão: passar para a frente da igreja *Não quer falar no microfone*	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 19 — Ficha de contribuição preenchida


12

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: José Maria de Araújo [illegible]

INSTITUIÇÃO: Câmara E-MAIL: [illegible]

BAIRRO: Santuário

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

Instalação de lombadas eletrônicas imediatamente. Retirar semáforos desnecessários, manter somente em cruzamentos de fluxo intenso de veículos.

URBTEC

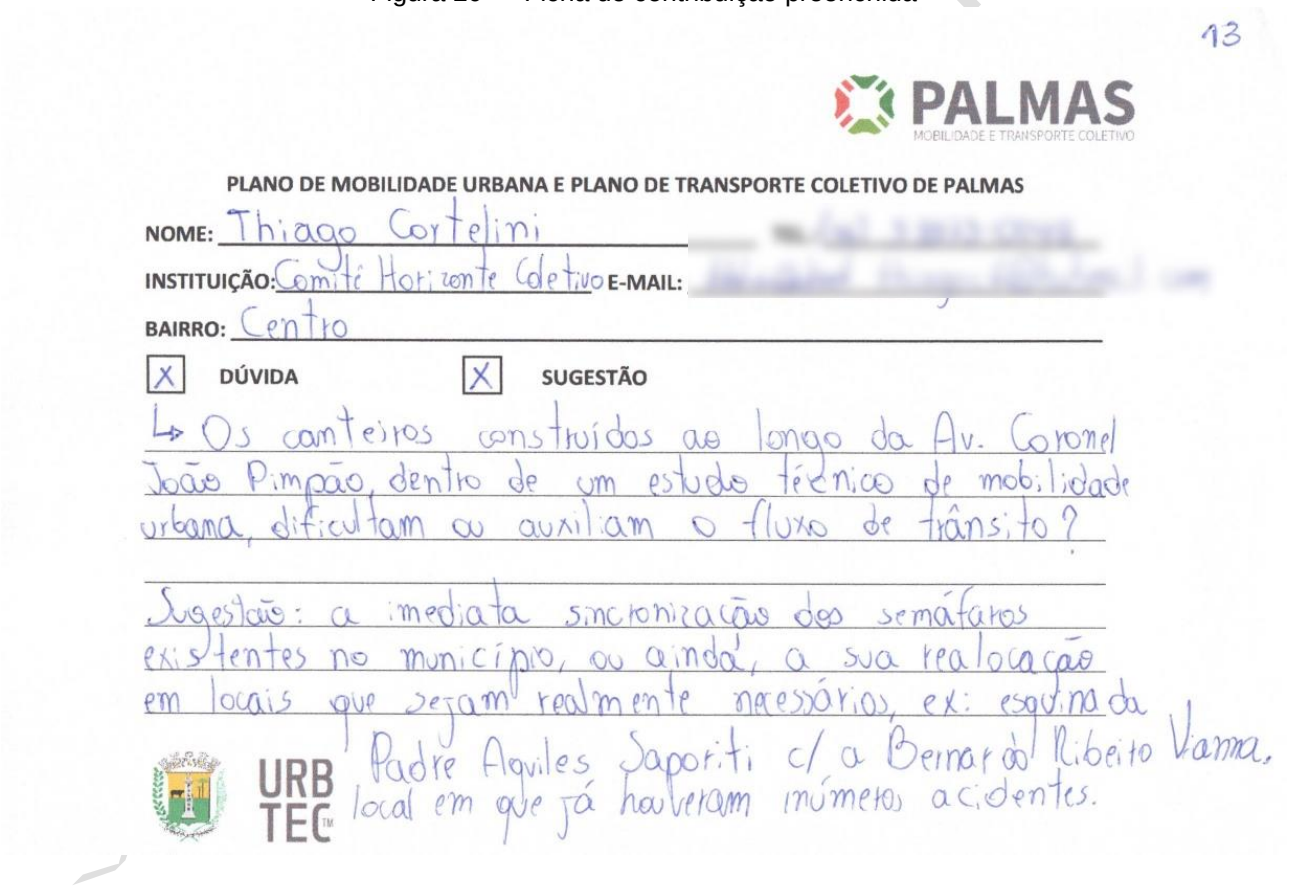
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 12 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: José Maria de Arthur P. Filho	**Tel.: -**
Instituição: Câmara	**E-mail: -**
Bairro: Santuário	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
Instalação de lombada eletrônicas imediatamente. Retirar semáforos desnecessários, manter somente em cruzamentos de fluxo intenso de veículos.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 20 — Ficha de contribuição preenchida



13

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Thiago Cortelini

INSTITUIÇÃO: Comitê Horizonte Coletivo E-MAIL:

BAIRRO: Centro

[X] DÚVIDA [X] SUGESTÃO

↳ Os canteiros construídos ao longo da Av. Coronel João Pimpão, dentro de um estudo técnico de mobilidade urbana, dificultam ou auxiliam o fluxo de trânsito?

Sugestão: a imediata sincronização dos semáforos existentes no município, ou ainda, a sua realocação em locais que sejam realmente necessários, ex: esquina da Padre Aquiles Saporiti c/ a Bernardo Ribeiro Vanna, local em que já houveram inúmeros acidentes.

URB TEC

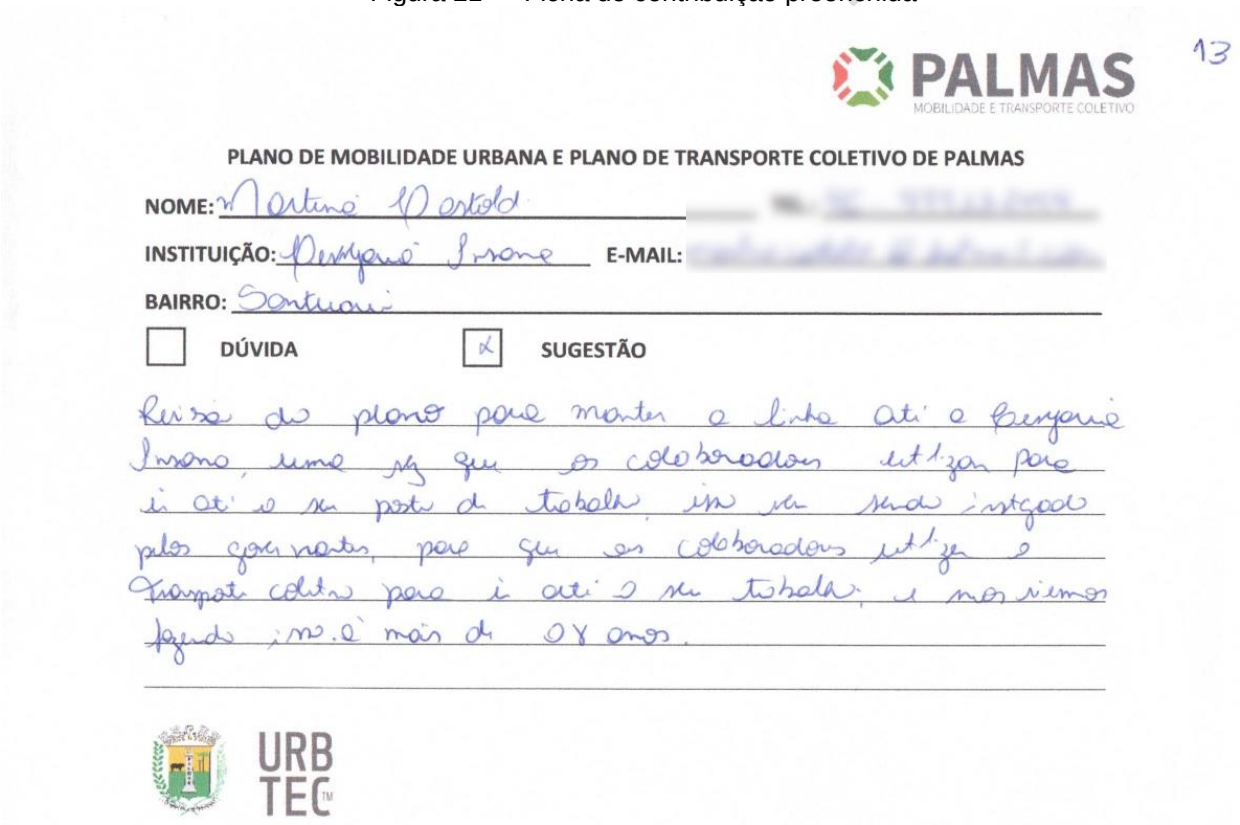
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 13 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Thiago Cortelini	**Tel.: -**
Instituição: Comitê Horizonte Coletivo	**E-mail: -**
Bairro: Centro	
(x) **Dúvida**	(x) **Sugestão**
- Os canteiros construídos ao longo da Av. Coronel João Pimpão, dentro de um estudo técnico de mobilidade urbana, dificultam ou auxiliam o fluxo de trânsito? Sugestão: a imediata sincronização dos semáforos existentes no município, ou ainda, a sua realocação em locais que sejam realmente necessários, ex: esquina da Padre Aquiles Saporiti c/ a Bernardo Ribeiro Vianna, local em que já houveram inúmeros acidentes.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 21 — Ficha de contribuição preenchida



PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

13

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Martino Martold

INSTITUIÇÃO: Benjamin Irsone E-MAIL:

BAIRRO: Santuário

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

Revisão do plano para manter a linha até o Benjamin Irsono, uma vez que os colaboradores utilizam para ir até o seu posto de trabalho, isso vem sendo instigado pelos gerentes, para que os colaboradores utilizem o transporte coletivo para ir até o seu trabalho, e nos vimos fazendo isso há mais de 07 anos.

URB TEC™

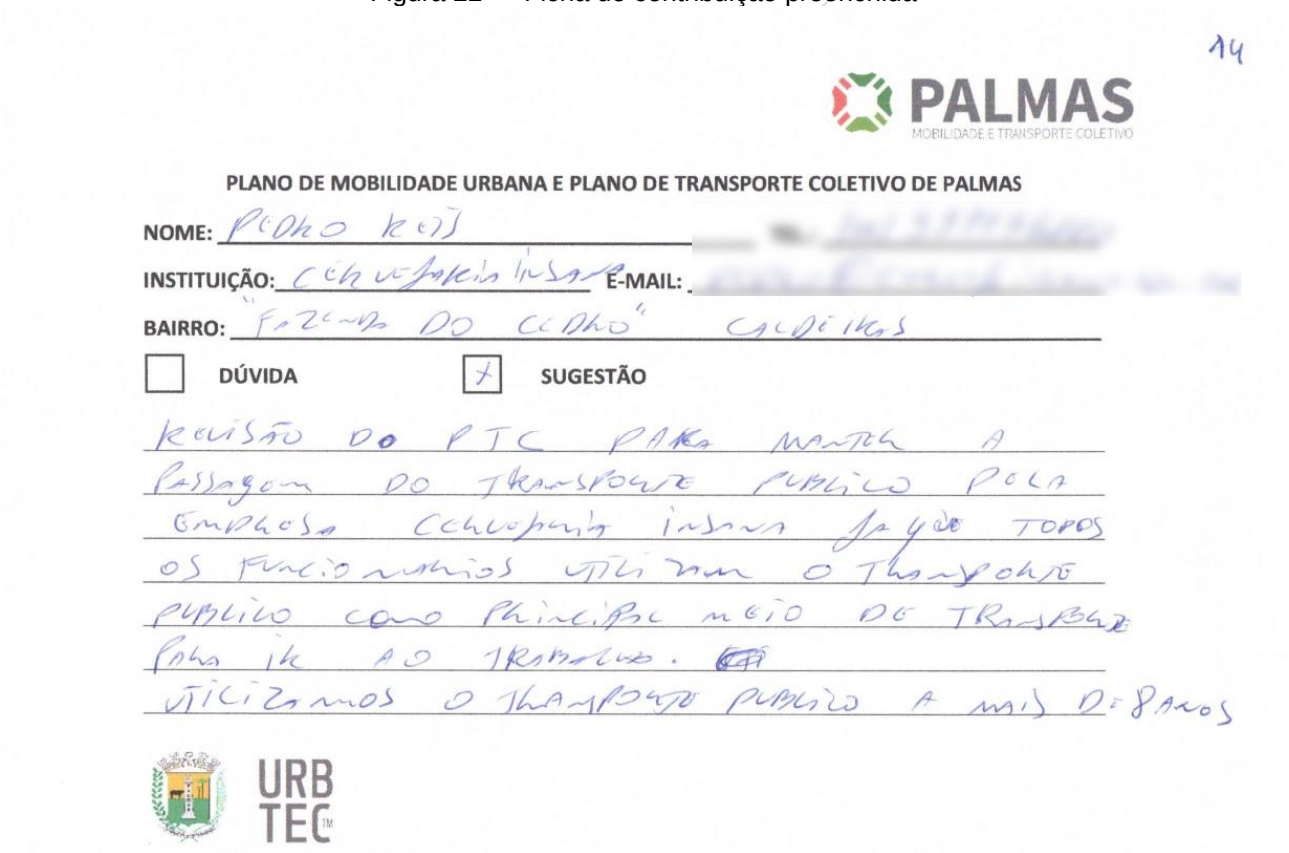
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 14 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Martina Cestold	**Tel.: -**
Instituição: Cervejaria Insana	**E-mail: -**
Bairro: Santuario	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
Revisao do plano para manter a linha até a Cervejaria Insana. Uma vez que os colaboradores utilizam para ir até o seu posto de trabalho isso *esta* sendo instigado pelos governantes, para que seus colaboradores utilizarem o Transporte coletivo para ir até o seu trabalho, e nos viemos fazendo isso *à* mais de 08 anos.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 22 — Ficha de contribuição preenchida



14

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Pedro Reis

INSTITUIÇÃO: Cervejaria Insana E-MAIL:

BAIRRO: "Fazenda do Cedro" Caldeirão

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

Revisão do PTC para manter a passagem do transporte publico pela empresa Cervejaria Insana já que todos os funcionarios utilizam o transporte publico como principal meio de transporte para ir ao trabalho.
Utilizamos o transporte publico a mais de 8 anos

URB TEC

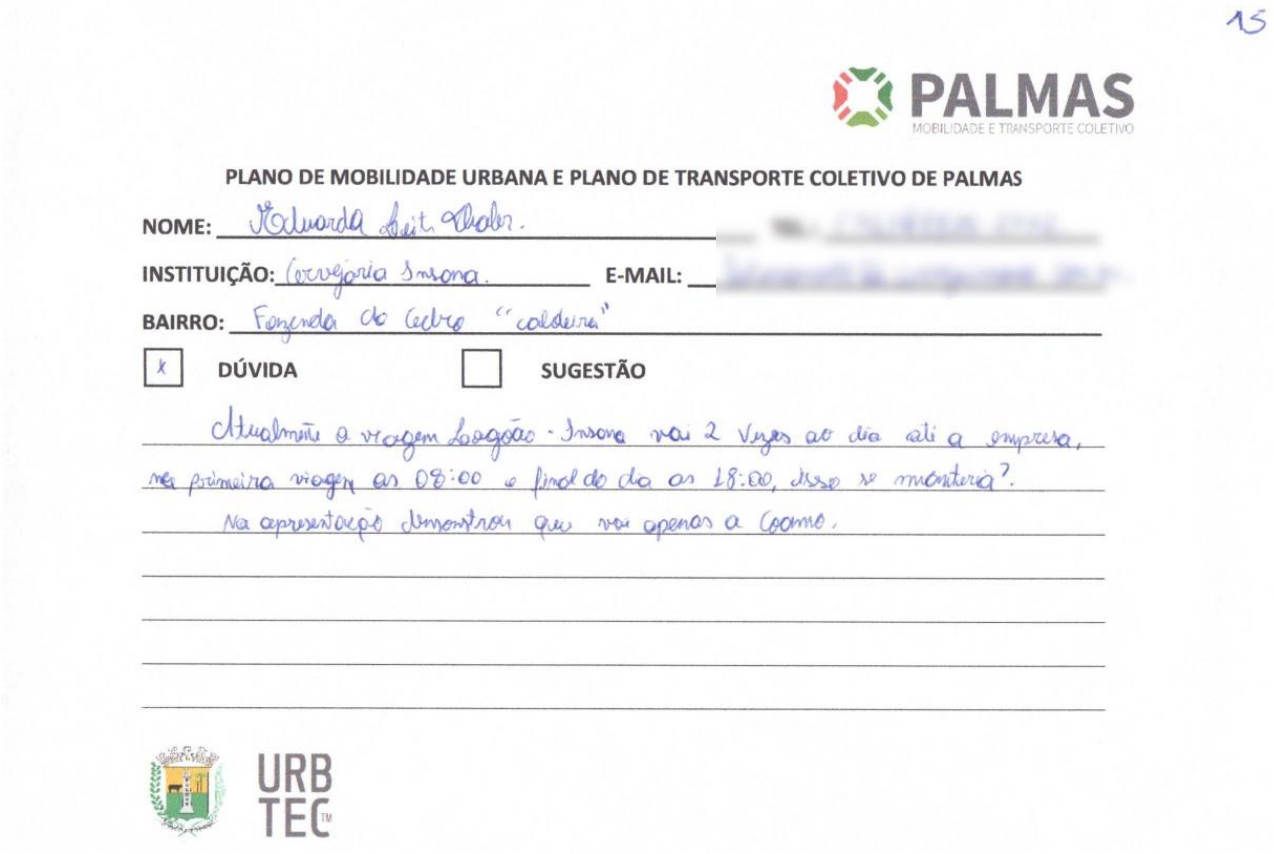
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 15 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Pedro Reis	**Tel.: -**
Instituição: Cervejaria Insana	**E-mail: -**
Bairro: “Fazenda do Cedro” Caldeiras	
( ) Dúvida	**(x) Sugestão**
Revisão do PTC para manter a passagem do transporte *publico* pela empresa Cervejaria Insana já que todos os funcionários utilizam o transporte *publico* como principal meio de transporte para ir ao trabalho. ~~Uti~~ Utilizamos o transporte *publico* a mais de 8 anos	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 23 — Ficha de contribuição preenchida



15

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Eduarda [illegible]

INSTITUIÇÃO: Cervejaria Insana. E-MAIL: [illegible]

BAIRRO: Fazenda do Cedro "caldeira"

[x] DÚVIDA [ ] SUGESTÃO

Atualmente a viagem Lagoão - Insana vai 2 vezes ao dia até a empresa, na primeira viagem as 08:00 e final do dia as 18:00, disso se manterá?
Na apresentação demonstrou que vai apenas a Como.

URB TEC

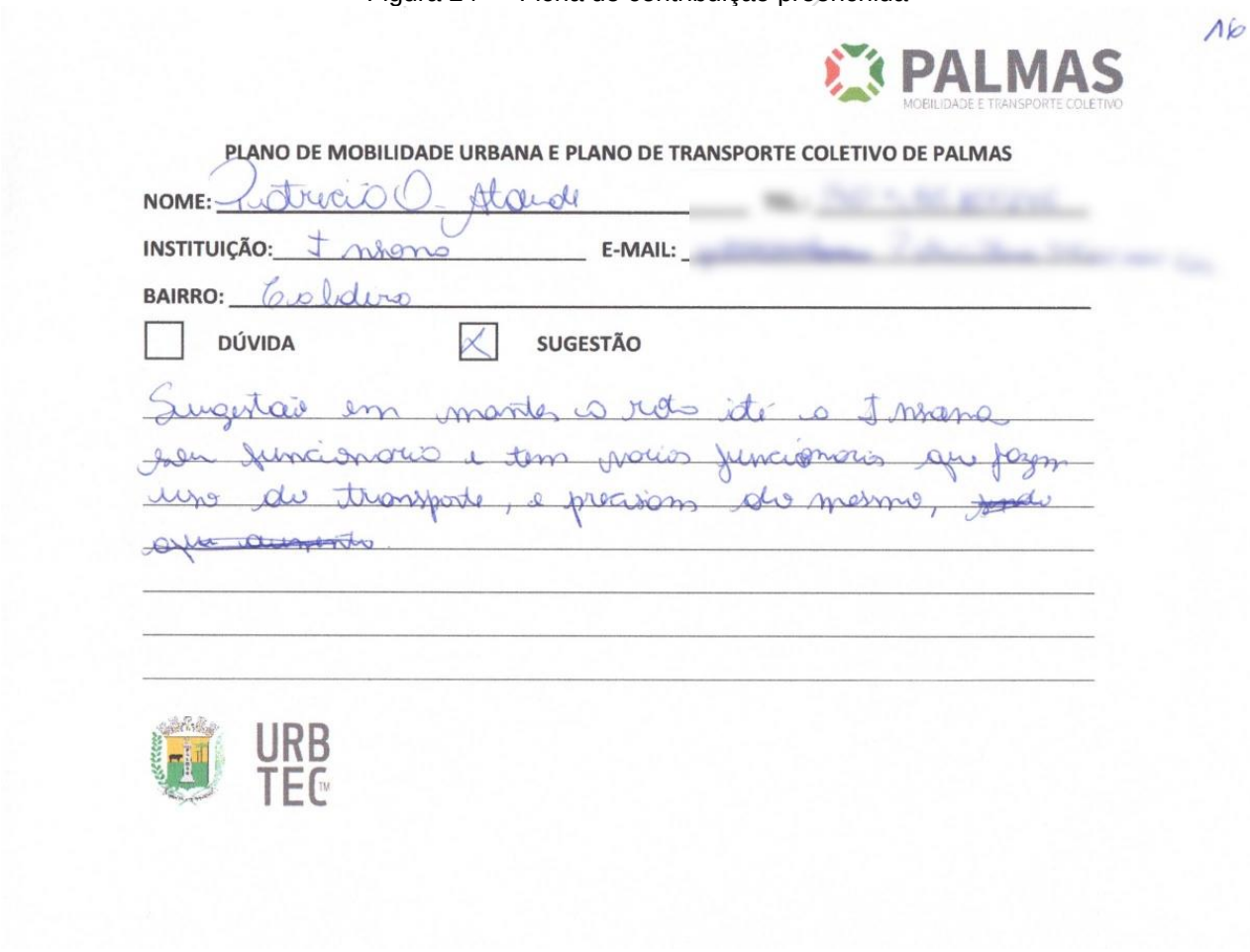
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 16 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Eduarda Leite Thaler.	**Tel.: -**
Instituição: Cervejaria Insana	**E-mail: -**
Bairro: Fazenda do Cedro “Caldeira”	
(x) Dúvida	**( ) Sugestão**
Atualmente a viagem Lagoão – Insana vai 2 vezes ao dia até a empresa, na primeira viagem as 08:00 e final do dia as 18:00, isso se manteria? Na apresentação demonstrou que vai apenas a Coamo.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 24 — Ficha de contribuição preenchida



16

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Patrício O. Alonde

INSTITUIÇÃO: I Insana E-MAIL:

BAIRRO: Caldeira

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

Sugestão em manter o ônibus até a Insana
pois funcionário e tem vários funcionários que fazem
uso do transporte, e precisam do mesmo, ~~pois~~
~~que atende~~.

URB TEC™

Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 17 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Patricia O. Ataide	**Tel.: -**
Instituição: Insana	**E-mail: -**
Bairro: Caldeira	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
Sugestão em manter a rota até a Insana sou *funcionaria* e tem vários funcionários que fazem uso do transporte, e precisam do mesmo, ~~sendo que aumenta~~	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 25 — Ficha de contribuição preenchida

VERSÃO PRELIMINAR

17

Pedro Insana

Para: urbanismo@pmp.pr.gov.br
Assunto: Plano de mobilidade urbana

Boa tarde a todos
Venho demonstrar meu interesse sobre o Plano de Mobilidade Urbana devido ao impacto que as alterações sugeridas terão sobre a empresa Cervejaria Insana.
A empresa utiliza o transporte público para seus funcionários a mais de 8 anos com isso vem apresentar uma sugestão de alteração do Plano de Mobilidade Urbana.
No item 6.1.1.4 consta o seguinte texto: "Atualmente, dentre os itinerários do Transporte Público Coletivo ofertados no município, incidem sobre a área rural as Linhas 004 – Vila Rural/Terminal Rodoviário e 005 – Lagoão/Insana..." e "Considerando a dimensão e relevância da área rural de Palmas, o preconizado no item 3.1 do TR e as solicitações dos participantes da Oficina Comunitária 1, este PMU sugere a instituição de um sistema de Transporte Público Distrital desvinculado ao Urbano..." analisando este trecho do plano entendemos que pretendem tirar o ponto de transporte coletivo aqui do bairro "fazenda do cedro" por considerar área rural.
Analisando o mapa que consta no plano diretor do município, vemos que a região do ponto final próximo a "Insana" é considerada ZCO2 dentro do quadro urbano, não estando condizente com o texto anterior das mudanças devido as áreas rurais. Tambem analisando as próprias diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana no item 6 – modos motorizados coletivos, no quadro 28, item A.5.1.9 que comenta sobre o incentivo da utilização do transporte publico coletivo por funcionários de empresas me leva a acreditar que a alteração do ponto final da linha lagoão/insana não deva ser alterada, indo contra as próprias diretrizes do plano diretor.
Tendo esta analise solicito que retirem do item 6.1.1.4 a linha 005 – Lagoão/Insana no ponto final "Insana" do projeto de transportes rurais, mantendo ele como transporte urbano.
Desde já agradeço a atenção
Pedro Flavio Reis Filho
Diretor
Cervejaria Insana

Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 18 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Pedro Insana	**Tel.:**
Instituição:	**E-mail:**
Bairro:	
( ) Dúvida	**( ) Sugestão**
Boa tarde a todos Venho demonstrar meu interesse sobre o Plano de Mobilidade Urbana devido ao impacto que as alterações sugeridas terão sobre a empresa Cervejaria Insana.	

A empresa utiliza o transporte público para seus funcionários a mais de 8 anos com isso vem apresentar uma sugestão de alteração do Plano de Mobilidade Urbana.

No item 6.1.1.4 consta o seguinte texto: “Atualmente, dentre os itinerários do Transporte Público Coletivo ofertados no município, incidem sobre a área rural as Linhas 004 – Vila Rural/Terminal Rodoviário e 005 – Lagoão/Insana...” e “Considerando a dimensão e relevância da área rural de Palmas, o preconizado no item 3.1 do TR e as solicitações dos participantes da Oficina Comunitária 1, este PMU sugere a instituição de um sistema de Transporte Público Distrital desvinculado ao Urbano...” analisando este trecho do plano entendemos que pretendem tirar o ponto de transporte coletivo aqui do bairro “fazenda do cedro” por considerar área rural.

Analisando o mapa que consta no plano diretor do município, vemos que a região do ponto final próximo a “Insana” é considerada ZCO2 dentro do quadro urbano, não estando condizente com o texto anterior das mudanças devido as áreas rurais. *Tambem* analisando as próprias diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana no item 6 – modos motorizados coletivos, no quadro 28, item A.5.1.9 que comenta sobre o incentivo da utilização do transporte *publico* coletivo por funcionários de empresas me leva a acreditar que a alteração do ponto final da linha lagoão/insana não deva ser alterada, indo contra as próprias diretrizes do plano diretor.

Tendo esta analise solicito que retirem do item 6.1.1.4 a linha 005 – Lagoão/Insana no ponto final “Insana” do projeto de transportes rurais, mantendo ele como transporte urbano.

Desde já agradeço a atenção

Pedro Flavio Reis Filho

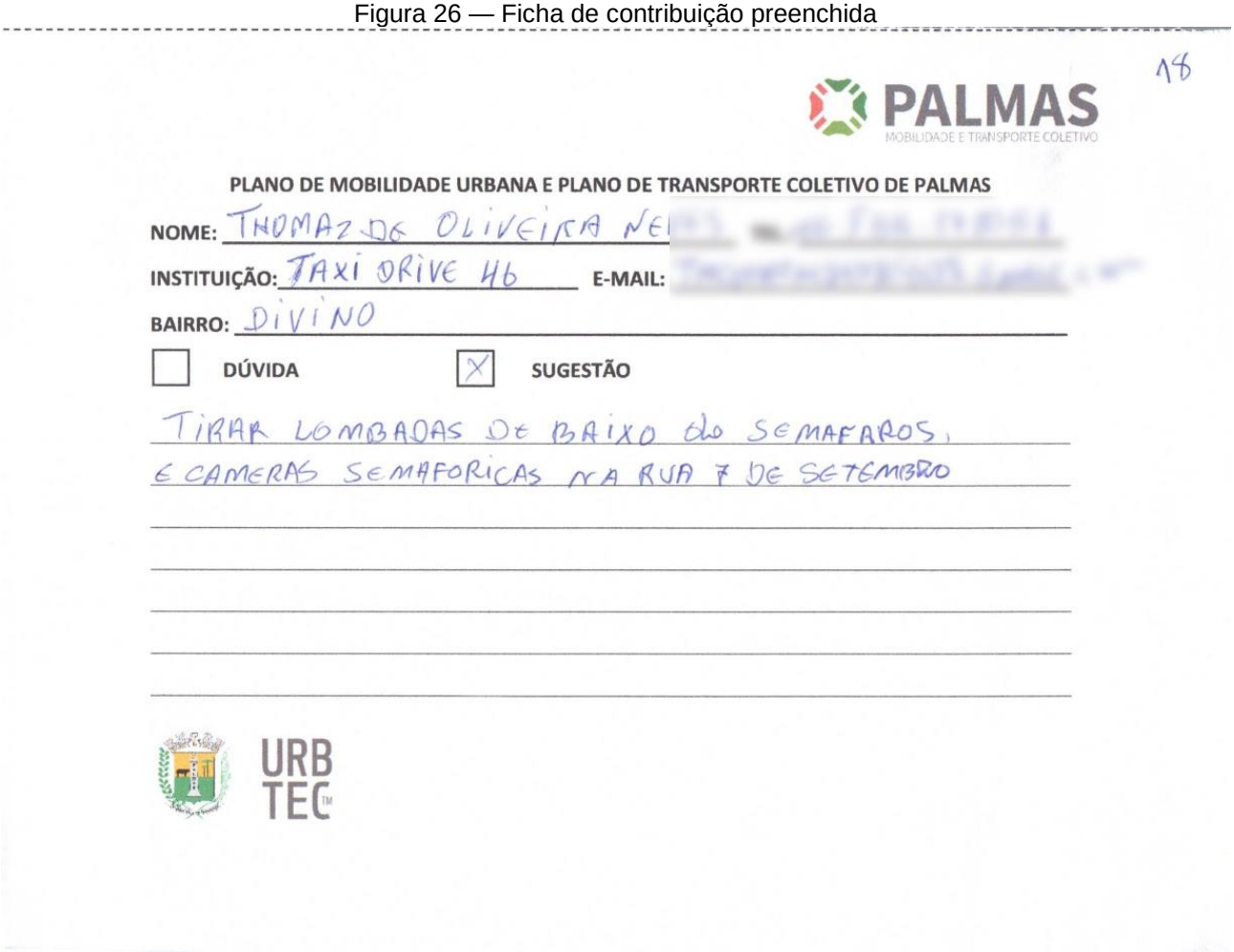
Diretor

Cervejaria Insana

Fonte: URBTEC™ (2024).

VERSÃO PRELIMINAR

Figura 26 — Ficha de contribuição preenchida



18

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: THOMAZ DE OLIVEIRA NE

INSTITUIÇÃO: TAXI DRIVE HB E-MAIL:

BAIRRO: DIVINO

☐ DÚVIDA ☒ SUGESTÃO

TIRAR LOMBADAS DE BAIXO DO SEMAFAROS, E CAMERAS SEMAFORICAS NA RUA 7 DE SETEMBRO

URBTEC

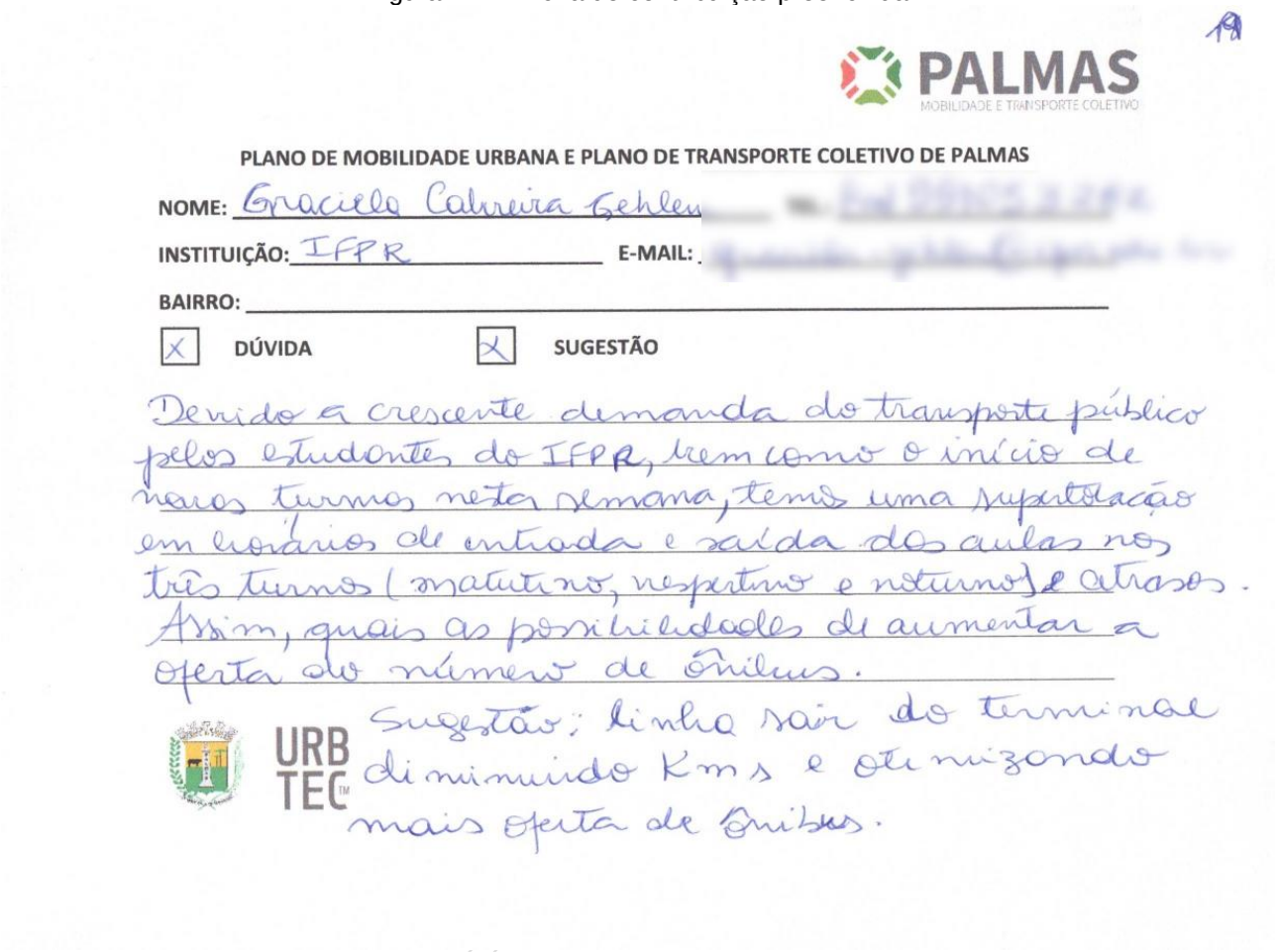
Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 19 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Thomaz de Oliveira Neves	**Tel.: -**
Instituição: Taxi Drive Hb	**E-mail: -**
Bairro: Divino	
( ) Dúvida	**(**x**) Sugestão**
Tirar lombadas de baixo do *semaforos*, e *cameras semaforicas* na Rua 7 de Setembro	

Fonte: URBTEC™ (2024).

Figura 27 — Ficha de contribuição preenchida



PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PALMAS

NOME: Graciela Cabreira Gehlen

INSTITUIÇÃO: IFPR E-MAIL:

BAIRRO:

[X] DÚVIDA [X] SUGESTÃO

Devido a crescente demanda do transporte público pelos estudantes do IFPR, bem como o início de novas turmas nesta semana, temos uma superlotação em horários de entrada e saída das aulas nos três turnos (matutino, vespertino e noturno) e atrasos. Assim, quais as possibilidades de aumentar a oferta do número de ônibus.

URBTEC

Sugestão: linha sair do terminal diminuindo Kms e otimizando mais oferta de ônibus.

Fonte: URBTEC™ (2024).

Quadro 20 — Transcrição da ficha de contribuição preenchida

Nome: Graciela Cabreira Gehlen	**Tel.: -**
Instituição: IFPR	**E-mail: -**
Bairro:	
(x) **Dúvida**	(x) **Sugestão**
Devido a crescente demanda do transporte público pelos estudantes do IFPR, bem como o início de novas turmas nesta semana, temos uma superlotação em horários de entrada e saída das aulas nos três turnos (matutino, vespertino e noturno) e atrasos. Assim, quais as possibilidades de aumentar a oferta do número de ônibus. Sugestão: linha sair do terminal diminuindo Kms e otimizando mais oferta de ônibus.	

Fonte: URBTEC™ (2024).

4.4.2. Contribuições Virtuais

Não foram recebidas contribuições virtuais durante o momento da transmissão.

4.4.3. Contribuições da Consulta Pública

Quadro 21 — Contribuição 02

Autor(a)	Pedro Flavio Reis Filho
Data de recebimento	26 de fevereiro de 2024
Transcrição da Sugestão	*"Boa tarde a todos* *Venho demonstrar meu interesse sobre o Plano de Mobilidade Urbana devido ao impacto que as alterações sugeridas terão sobre a empresa Cervejaria Insana.* *A empresa utiliza o transporte público para seus funcionários a mais de 8 anos com isso vem apresentar uma sugestão de alteração do Plano de Mobilidade Urbana.* *No item 6.1.1.4 consta o seguinte texto: "Atualmente, dentre os itinerários do Transporte Público Coletivo ofertados no município, incidem sobre a área rural as Linhas 004 – Vila Rural/Terminal Rodoviário e 005 – Lagoão/Insana..." e "Considerando a dimensão e relevância da área rural de Palmas, o preconizado no item 3.1 do TR e as solicitações dos participantes da Oficina Comunitária 1, este PMU sugere a instituição de um sistema de Transporte Público Distrital desvinculado ao Urbano..." analisando este trecho do plano entendemos que pretendem tirar o ponto de transporte coletivo aqui do bairro "fazenda do cedro" por considerar área rural.* *Analisando o mapa que consta no plano diretor do município, vemos que a região do ponto final próximo a "Insana" é considerada ZCO2 dentro do quadro urbano, não estando condizente com o texto anterior das mudanças devido as áreas rurais. Tambem analisando as próprias diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana no item 6 – modos motorizados coletivos, no quadro 28, item A.5.1.9 que comenta sobre o incentivo da utilização do transporte publico coletivo por funcionários de empresas me leva a acreditar que a alteração do ponto final da linha lagoão/insana não deva ser alterada, indo contra as próprias diretrizes do plano diretor.* *Tendo esta analise solicito que retirem do item 6.1.1.4 a linha 005 – Lagoão/Insana no ponto final "Insana" do projeto de transportes rurais, mantendo ele como transporte urbano.* *Desde já agradeço a atenção* *Pedro Flavio Reis Filho* *Diretor* *Cervejaria Insana"*
Resposta	Agradecemos sua participação, Sr. Pedro!

Autor(a)	Pedro Flavio Reis Filho
	Destacamos que suas considerações sobre a conservação do itinerário de atendimento da Cervejaria Insana estão sendo revistas pelas equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano de Transporte Coletivo. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

Quadro 22 — Contribuição 03

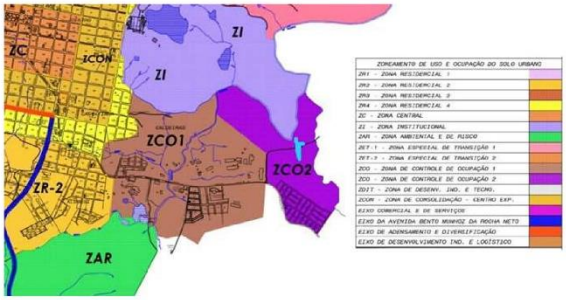
Autor(a)	Luan Peretti
Data de recebimento	27 de fevereiro de 2024
Transcrição da Sugestão	*Bom dia!* *gostaria de solicitar a revisão do plano das linhas de ônibus, para que não cortem a nossa do Lagoão a Insana...* *utilizamos o transporte para ir e vir do trabalho diariamente; há mais de 8 anos;* *isso para mim faz muita diferença pois a empresa fica um pouco afastada do centro da cidade, e o ônibus facilita nosso deslocamento. o ônibus, só anda a mais na sua rota 08 km por dia, pois ele só vai ate a fabrica as 08h00 e as 18h00; não gerando um aumento no custo da linha muito considerável.*
Resposta	Agradecemos sua participação, Sr. Luan! Destacamos que suas considerações sobre a conservação do itinerário de atendimento da Cervejaria Insana estão sendo revistas pelas equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano de Transporte Coletivo. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

Quadro 23 — Contribuição 04

Autor(a)	Pedro Flavio Reis Filho
Data de recebimento	27 de fevereiro de 2024

Transcrição da Sugestão	Palmas/PR, 27 de fevereiro de 2024. **<u>Ao Município de Palmas, Estado do Paraná.</u>** **Prefeitura Municipal** REF.: Ofício relativo à Operação da Linha de Ônibus "005 – Lagoão/Insana" Prezado(a) Senhor(a), Em nome da CERVEJARIA INSANA LTDA. – EPP (CNPJ/MF n.º 13.444.270/0001-33), indústria sediada na região atendida pela linha de ônibus pública "005 – Lagoão/Insana", verificamos o recente anúncio acerca da possibilidade de interrupção da linha. Gostaríamos de expressar nossa preocupação com essa decisão e compartilhar algumas considerações que julgamos relevantes. Primeiramente, ressaltamos que segundo os dados disponibilizados pela Prefeitura, a linha "005 – Lagoão/Insana" possui uma das maiores movimentações mensais de passageiros (dados de set/22 a set/23, conforme *Produto 04 - Minuta de Edital do Plano de Transporte Coletivo*, datado de 16/02/2024). Indo adiante, ressaltamos que a partir de mapa fornecido pela própria Prefeitura, a empresa está situada em Zona Urbana, sendo evidente o prejuízo à população beneficiada pela linha, no caso de inclusão em eventual rede de transporte distrital.

Autor(a)	Pedro Flavio Reis Filho
	 *(região aproximada da empresa, com destaque em azul)* Além disso, a retirada da linha terá um impacto direto em nossos funcionários, que dependem desse meio de transporte para chegar ao trabalho diariamente. Essa medida não apenas prejudicará a mobilidade e o acesso de nossos colaboradores, mas também comprometerá a produtividade e o funcionamento da indústria local. Nesse ponto, destacamos que a linha percorre o trajeto somente duas vezes ao dia, sendo uma frequência compatível para assegurar os benefícios à população e à indústria local, sem o impacto excessivo aos cofres públicos. Assim, solicitamos gentilmente que a decisão seja reavaliada, considerando os pontos acima. Estamos abertos a dialogar e encontrar soluções conjuntas que possam atender às necessidades da população, da administração municipal e da indústria local. Atenciosamente, PEDRO FLAVIO REIS FILHO:00787970980 Assinado de forma digital por PEDRO FLAVIO REIS FILHO:00787970980 Dados: 2024.02.27 11:50:48 -03'00' **CERVEJARIA INSANA LTDA.**
Resposta	Agradecemos sua participação, Sr. Pedro! Destacamos que suas considerações sobre a conservação do itinerário de atendimento da Cervejaria Insana estão sendo revistas pelas equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano de Transporte Coletivo. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

Quadro 24 — Contribuição 05

Autor(a)	Carol
Data de recebimento	27 de fevereiro de 2024

Autor(a)	Carol
Transcrição da Sugestão	*Bom dia! gostaria de solicitar a revisão do plano das linhas de ônibus, para que não cortem a nossa do Lagoão a Insana... utilizamos o transporte para ir e vir do trabalho diariamente; há mais de 8 anos; isso para mim faz muita diferença pois a empresa fica um pouco afastada do centro da cidade, e o ônibus facilita nosso deslocamento. o ônibus, só anda a mais na sua rota 08 km por dia, pois ele só vai até a fabrica as 08h00 e as 18h00; não gerando um aumento no custo da linha muito considerável.*
Resposta	Agradecemos sua participação, Sra. Carol! Destacamos que suas considerações sobre a conservação do itinerário de atendimento da Cervejaria Insana estão sendo revistas pelas equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano de Transporte Coletivo. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

4.5. Divulgações e Cobertura

4.5.1. Edital de Convocação da Consulta Pública

VERSÃO PRELIMINAR

Figura 28 — Edital de Convocação da Consulta Pública publicado em 07/02/2024

Diário Oficial dos Municípios do Sudoeste do Paraná

Quarta-Feira, 07 de Fevereiro de 2024 Ano XIII – Edição Nº 3042

EDITAL DE CONVOCAÇÃO DE CONSULTA PÚBLICA

A Secretaria Municipal de Infraestrutura, Urbanismo e Trânsito de Palmas-PR TORNA PÚBLICO que se encontra em Consulta Pública os produtos preliminares componentes da Etapa 04 – Aplicabilidade e Gestão, referentes aos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas.

O Plano se refere ao contrato de prestação de serviços n° 48/2023, firmado entre a URBTEC™ – Planejamento, Engenharia e Consultoria e Prefeitura Municipal de Palmas, atendendo ao disposto na Lei Federal n° 12.587/2012, Política Nacional da Mobilidade Urbana.

Em obediência ao referido contrato será realizada em 21 de fevereiro de 2024 a Segunda Audiência Pública dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas, com o objetivo de apresentar à população os resultados obtidos durante a elaboração dos Planos, possibilitando sua aceitação e contribuição.

Em conformidade com os princípios estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal n° 10.257/2001) e pela Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei Federal n° 12.587/2012), a Segunda Audiência Pública dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas possui caráter consultivo, cujo debate deverá subsidiar o aprimoramento do conteúdo técnico e orientar a consolidação dos Planos.

Neste sentido, estão disponibilizados no sítio eletrônico oficial da Prefeitura Municipal de Palmas (https://pmp.pr.gov.br/mobilidade/) os relatórios técnicos produzidos.

Os documentos disponíveis para a consulta são divididos e organizados, a saber:

1. **PRODUTO 04 – Institucionalização e Gestão, do Plano de Mobilidade Urbana de Palmas;**
2. **PRODUTO 04 – Minuta de Edital, do Plano de Transporte Coletivo de Palmas.**

Tais produtos tem caráter preliminar e são objetos previstos para a Etapa 04.

1

Matéria publicada no DIÁRIO OFICIAL DOS MUNICÍPIOS DO SUDOESTE DO PARANÁ no dia 07/02/2024.
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
http://dioems.com.br

Página 2

Diário Oficial dos Municípios do Sudoeste do Paraná

Quarta-Feira, 07 de Fevereiro de 2024 Ano XIII – Edição Nº 3042

Desta forma, estão convidados todos os interessados, especialmente a população palmense, a participarem da Consulta Pública, no sítio eletrônico oficial da Prefeitura Municipal de Palmas (https://pmp.pr.gov.br/mobilidade/). As contribuições referentes aos documentos supracitados serão recebidas até 6 dias corridos após a realização da Segunda Audiência Pública, tendo prazo de encerramento previsto para 27 de fevereiro de 2024.

Cod425710

Matéria publicada no DIÁRIO OFICIAL DOS MUNICÍPIOS DO SUDOESTE DO PARANÁ no dia 07/02/2024.
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
http://dioems.com.br

Página 3

Fonte: PMP (2024).

4.5.2. Release de Divulgação

Figura 29 — Release de Cobertura publicado em 09/12/2024

Buscar no site

Notícia

Home » Blog De Notícias » População É Convidada Para Debater Os Planos De Mobilidade E De T

URBANISMO

Por ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO / Em 09/02/2024

População é convidada para debater os Planos de Mobilidade e de T

O futuro da mobilidade urbana e do transporte público de Palmas será discutido na Segunda Audiência Pública dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo, que acontecerá em 21 de fevereiro de 2024 (quarta-feira), às 19h, no Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori, localizado na Av. Clevelândia, n.º 521, no Centro.

Na ocasião, os cidadãos poderão conhecer os produtos da quarta e última etapa dos Planos, "Aplicabilidade e Gestão", e poderão contribuir com críticas, dúvidas e sugestões. Técnicos da Prefeitura e da Consultoria URBTEC™ irão apresentar uma síntese dos trabalhos e responderão os questionamentos dos participantes.

O planejamento é fundamentado no prognóstico e nas propostas construídas na etapa anterior, com base na leitura técnica das demandas municipais e em contribuições da sociedade civil.

Quanto ao Plano de Mobilidade Urbana, será debatido o conteúdo do produto quatro, "Institucionalização e Gestão", que inclui: o Plano de Ações e Investimentos; a revisão da estrutura administrativa municipal; o processo de monitoramento e acompanhamento; e as minutas de lei que serão encaminhadas à Câmara Municipal para apreciação.

O conteúdo do quarto produto do Plano de Transporte Coletivo, "Minuta do Edital", compreende: a minuta do edital de licitação do sistema de transporte público coletivo urbano. Após a finalização do Plano, um processo licitatório será aberto para que empresas se candidatem para prestar os serviços de transporte coletivo.

As pactuação que será feita com a sociedade é fruto de levantamentos de dados, pesquisas de campo eanálises técnicas somadas às contribuições da população nos eventos públicos anteriores, como as duas oficinas comunitárias e a primeira audiência pública, e também as sugestões enviadas para o e-mail "urbanismo@pmp.pr.gov.br". Todo o material coletado subsidiou a proposição de melhorias para osdeslocamentos em Palmas, culminando na fase de consolidação de tais diretrizes.

O Plano de Mobilidade prevê melhorias para as condições de calçadas, da sinalização, da pavimentação de ruas, da segurança viária, além de incentivos para o uso de bicicletas e da infraestrutura viária de maneira geral. Já o Plano de Transporte Coletivo diz respeito à aprimoramentos da operação do sistema de transporte coletivo e escolar com ações para melhorias da frota, revisão de linhas e itinerários, entre outros.

A participação de toda a população é fundamental para consolidação os Planos, sendo mais uma oportunidade para a sociedade participar do processo de planejamento do município. Os documentos e mais informações estão disponíveis na página dos Planos no site da Prefeitura: https://pmp.pr.gov.br/mobilidade.

SERVIÇO

2ª Audiência Pública dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas

Data: 21/02/2024 (quarta-feira)

Horário: 19h

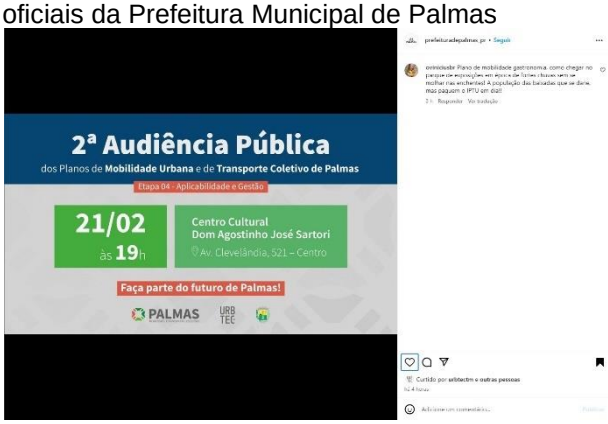
Local: Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori

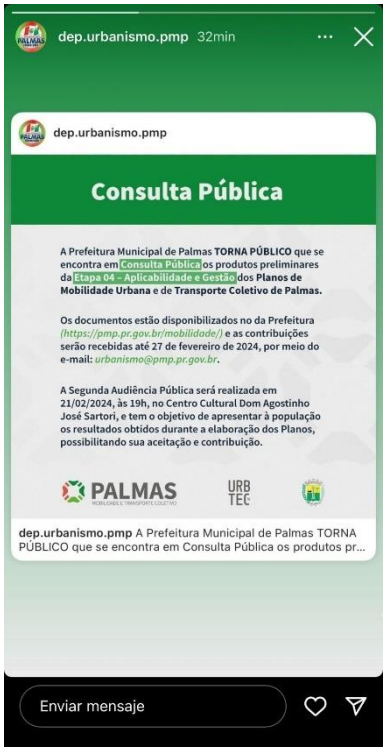
Endereço: Av. Clevelândia, 521 – Centro

Fonte: PMP (2024).

4.5.3. Divulgações em Redes Sociais

Figura 30 — Divulgações em Redes Sociais oficiais da Prefeitura Municipal de Palmas




dep.urbanismo.pmp 32min
dep.urbanismo.pmp
Consulta Pública
A Prefeitura Municipal de Palmas TORNA PÚBLICO que se encontra em Consulta Pública os produtos preliminares da Etapa 04 – Aplicabilidade e Gestão dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas.
Os documentos estão disponibilizados no da Prefeitura (https://pmp.pr.gov.br/mobilidade/) e as contribuições serão recebidas até 27 de fevereiro de 2024, por meio do e-mail: urbanismo@pmp.pr.gov.br.
A Segunda Audiência Pública será realizada em 21/02/2024, às 19h, no Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori, e tem o objetivo de apresentar à população os resultados obtidos durante a elaboração dos Planos, possibilitando sua aceitação e contribuição.
PALMAS
URB TEC
dep.urbanismo.pmp A Prefeitura Municipal de Palmas TORNA PÚBLICO que se encontra em Consulta Pública os produtos pr...
Enviar mensaje

Consulta Pública
A Prefeitura Municipal de Palmas TORNA PÚBLICO que se encontra em Consulta Pública os produtos preliminares da Etapa 04 - Aplicabilidade e Gestão dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas.
Os documentos estão disponibilizados no da Prefeitura (https://pmp.pr.gov.br/mobilidade/) e as contribuições serão recebidas até 27 de fevereiro de 2024, por meio do e-mail: urbanismo@pmp.pr.gov.br.
A Segunda Audiência Pública será realizada em 21/02/2024, às 19h, no Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori, e tem o objetivo de apresentar à população os resultados obtidos durante a elaboração dos Planos, possibilitando sua aceitação e contribuição.
PALMAS
URB TEC
dep.urbanismo.pmp • Seguir
Palmas, Parana
dep.urbanismo.pmp A Prefeitura Municipal de Palmas TORNA PÚBLICO que se encontra em Consulta Pública os produtos preliminares da Etapa 04 - Aplicabilidade e Gestão dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas.
1 h
6 curtidas
há 1 hora
Entrar para curtir ou comentar.

2ª Audiência Pública
dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas
Etapa 04 - Aplicabilidade e Gestão
21/02
às 19h
Centro Cultural
Dom Agostinho José Sartori
Av. Clevelândia, 521 – Centro
Faça parte do futuro de Palmas!
PALMAS
URB TEC

dep.urbanismo.pmp 25min
PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO
2ª Audiência Pública
dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas
Etapa 04 - Aplicabilidade e Gestão
21/02
às 19h
Centro Cultural
Dom Agostinho José Sartori
Av. Clevelândia, 521 – Centro
Faça parte do futuro de Palmas!
URB TEC

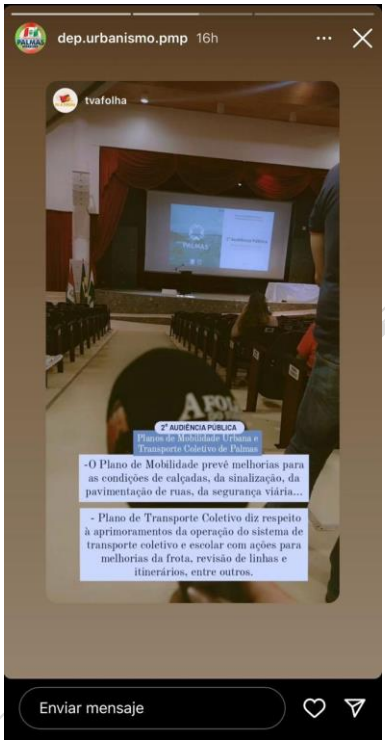
dep.urbanismo.pmp 23h
dep.urbanismo.pmp
2ª Audiência Pública
dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas
Etapa 04 - Aplicabilidade e Gestão
21/02
às 19h
Centro Cultural
Dom Agostinho José Sartori
Av. Clevelândia, 521 – Centro
Faça parte do futuro de Palmas!
PALMAS
URB TEC
dep.urbanismo.pmp Participe do futuro da mobilidade e do transporte coletivo de Palmas!...

dep.urbanismo.pmp 25min
dep.urbanismo.pmp
Consulta Pública
A Prefeitura Municipal de Palmas TORNA PÚBLICO que se encontra em Consulta Pública os produtos preliminares da Etapa 04 – Aplicabilidade e Gestão dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas.
Os documentos estão disponibilizados no da Prefeitura (https://pmp.pr.gov.br/mobilidade/) e as contribuições serão recebidas até 27 de fevereiro de 2024, por meio do e-mail: urbanismo@pmp.pr.gov.br.
A Segunda Audiência Pública será realizada em 21/02/2024, às 19h, no Centro Cultural Dom Agostinho José Sartori, e tem o objetivo de apresentar à população os resultados obtidos durante a elaboração dos Planos, possibilitando sua aceitação e contribuição.
PALMAS
URB TEC
dep.urbanismo.pmp A Prefeitura Municipal de Palmas TORNA PÚBLICO que se encontra em Consulta Pública os produtos pr...

PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO
2ª Audiência Pública
dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas
Etapa 04 - Aplicabilidade e Gestão
21/02
às 19h
Centro Cultural
Dom Agostinho José Sartori
Av. Clevelândia, 521 – Centro
Faça parte do futuro de Palmas!
URB TEC
Enviar mensaje

dep.urbanismo.pmp 3h
dep.urbanismo.pmp
2ª Audiência Pública
dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas
Etapa 04 - Aplicabilidade e Gestão
É amanhã!
21/02
às 19h
Centro Cultural
Dom Agostinho José Sartori
Av. Clevelândia, 521 - Centro
Faça parte do futuro de Palmas!
PALMAS
URB TEC
dep.urbanismo.pmp É amanhã!
Enviar mensaje

dep.urbanismo.pmp 3h
PALMAS
MOBILIDADE E TRANSPORTE COLETIVO
2ª Audiência Pública
dos Planos de Mobilidade Urbana e de Transporte Coletivo de Palmas
Etapa 04 - Aplicabilidade e Gestão
21/02
às 19h
Centro Cultural
Dom Agostinho José Sartori
Av. Clevelândia, 521 - Centro
Faça parte do futuro de Palmas!
HOJE!
URB TEC
Enviar mensaje


dep.urbanismo.pmp 16h
tvafolha
2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA
Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas
-O Plano de Mobilidade prevê melhorias para as condições de calçadas, da sinalização, da pavimentação de ruas, da segurança viária...
- Plano de Transporte Coletivo diz respeito à aprimoramentos da operação do sistema de transporte coletivo e escolar com ações para melhorias da frota, revisão de linhas e itinerários, entre outros.
Enviar mensaje

dep.urbanismo.pmp 16h
Ver traducción
Destaques do Diagnóstico
A Segunda Audiência Pública dos Planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas está sendo transmitida ao vivo pelo Facebook da Prefeitura de Palmas!
Enviar mensaje

tvafolha
HOJE
conexão
PRINCIPAIS NOTÍCIAS
Solenidade marcou lançamento de projeto do TJPR. CDS foi primeiro município beneficiado
2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana e do Transporte Coletivo de Palmas
Novos servidores assumiram cargos no Legislativo Palmense
@tvafolha
TVAFOLHA.COM.BR

Fonte: PMP (2024).

5. Sugestões encaminhadas

Conforme estabelece a Lei Federal n.º 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), o desenvolvimento pleno das funções sociais da cidade deve ser garantido por meio da participação da população e de associações representativas na formulação, na execução e no monitoramento de projetos, planos e programas. Ainda, está disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n.º 12.587/2012) que:

> Art. 14. São **direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana**, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:
> I — receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
> **II — participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;**
> III — ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
> IV — ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Grifo próprio.

Com o intuito de se desenvolver os planos de Mobilidade Urbana e Transporte Coletivo de Palmas de forma eficiente e abrangente, é promovida a participação contínua da população em todo o processo de elaboração dos mesmos. Assim, ao longo desse processo as contribuições público-participativas são direcionadas à Equipe Técnica Municipal a partir de contatos telefônico e eletrônico (urbanismo@pmp.pr.gov.br), que podem ser encontrados na aba oficial dos planos no site da Prefeitura: www.pmp.pr.gov.br/mobilidade.

As contribuições recebidas a partir desses canais são reencaminhadas à consultora e, posteriormente, respondidas no relatório de atividades de cada etapa. Sendo assim, o presente capítulo se dedica às contribuições recebidas ao longo da Etapa 04 de consolidação do Plano de Mobilidade Urbana e do Plano de Transporte Coletivo de Palmas.

Quadro 25 — Contribuição 01

Autor(a)	Marilei Gubert
Data de recebimento	21 de fevereiro de 2024
Transcrição da Sugestão	*"Boa tarde!* *Queremos solicitar através deste e-mail estudo de viabilidade para implantação de duas lombadas conforma a baixo:* *1 - Rua Léo Club sentido da via após a curva na "bicicletaria do pepo" pois os carros vem em alta velocidade, principalmente agora que voltou as aulas, em horário de pico, carros e vans vem em alta velocidade, esta muito perigoso para nossas crianças e idosos.* *2 - Rua Gregório Sendeski ponto proximo ao club do idoso e igreja católica, os veiculos vem em grande velocidade na via e esta um ponto muito perigoso para os idosos que entram e saem do club, sem contar os motoristas que entra na contramão no sentido gregório sendeski passando pela Léo Club sentido sesi, entram em grande velocidade.* *Solicitamos ainda que seja analisado uma melhor sinalização nesse senti na via, pois a circulação na via Léo Club na contramão é muito grande.* *Marilei"*
Resposta	Agradecemos sua participação, Sra. Marilei! De fato, a implantação de lombadas pode contribuir para a redução da velocidade de tráfego dos veículos. Destacamos que suas considerações sobre tais dispositivos

	reguladores foram consideradas no Produto 03 – Prognóstico e Propostas da Etapa 03 – Prognóstico e Propostas, no que diz respeito à elaboração de inventários a partir de estudos que indiquem a implantação de tais elementos. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

Quadro 26 — Contribuição 02

Autor(a)	Pedro Flavio Reis Filho
Data de recebimento	26 de fevereiro de 2024
Transcrição da Sugestão	*"Boa tarde a todos* *Venho demonstrar meu interesse sobre o Plano de Mobilidade Urbana devido ao impacto que as alterações sugeridas terão sobre a empresa Cervejaria Insana.* *A empresa utiliza o transporte público para seus funcionários a mais de 8 anos com isso vem apresentar uma sugestão de alteração do Plano de Mobilidade Urbana.* *No item 6.1.1.4 consta o seguinte texto: "Atualmente, dentre os itinerários do Transporte Público Coletivo ofertados no município, incidem sobre a área rural as Linhas 004 – Vila Rural/Terminal Rodoviário e 005 – Lagoão/Insana..." e "Considerando a dimensão e relevância da área rural de Palmas, o preconizado no item 3.1 do TR e as solicitações dos participantes da Oficina Comunitária 1, este PMU sugere a instituição de um sistema de Transporte Público Distrital desvinculado ao Urbano..." analisando este trecho do plano entendemos que pretendem tirar o ponto de transporte coletivo aqui do bairro "fazenda do cedro" por considerar área rural.* *Analisando o mapa que consta no plano diretor do município, vemos que a região do ponto final próximo a "Insana" é considerada ZCO2 dentro do quadro urbano, não estando condizente com o texto anterior das mudanças devido as áreas rurais. Tambem analisando as próprias diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana no item 6 – modos motorizados coletivos, no quadro 28, item A.5.1.9 que comenta sobre o incentivo da utilização do transporte publico coletivo por funcionários de empresas me leva a acreditar que a alteração do ponto final da linha lagoão/insana não deva ser alterada, indo contra as próprias diretrizes do plano diretor.* *Tendo esta analise solicito que retirem do item 6.1.1.4 a linha 005 – Lagoão/Insana no ponto final "Insana" do projeto de transportes rurais, mantendo ele como transporte urbano.* *Desde já agradeço a atenção* *Pedro Flavio Reis Filho* *Diretor* *Cervejaria Insana"*
Resposta	Agradecemos sua participação, Sr. Pedro!

Autor(a)	Pedro Flavio Reis Filho
	Destacamos que suas considerações sobre a conservação do itinerário de atendimento da Cervejaria Insana estão sendo revistas pelas equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano de Transporte Coletivo. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

Quadro 27 — Contribuição 03

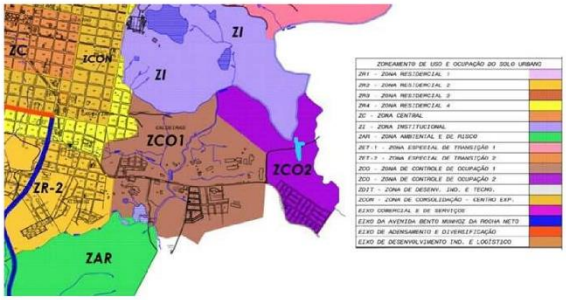
Autor(a)	Luan Peretti
Data de recebimento	27 de fevereiro de 2024
Transcrição da Sugestão	*Bom dia!* *gostaria de solicitar a revisão do plano das linhas de ônibus, para que não cortem a nossa do Lagoão a Insana...* *utilizamos o transporte para ir e vir do trabalho diariamente; há mais de 8 anos;* *isso para mim faz muita diferença pois a empresa fica um pouco afastada do centro da cidade, e o ônibus facilita nosso deslocamento. o ônibus, só anda a mais na sua rota 08 km por dia, pois ele só vai ate a fabrica as 08h00 e as 18h00; não gerando um aumento no custo da linha muito considerável.*
Resposta	Agradecemos sua participação, Sr. Luan! Destacamos que suas considerações sobre a conservação do itinerário de atendimento da Cervejaria Insana estão sendo revistas pelas equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano de Transporte Coletivo. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

Quadro 28 — Contribuição 04

Autor(a)	Pedro Flavio Reis Filho
Data de recebimento	27 de fevereiro de 2024

Transcrição da Sugestão	Palmas/PR, 27 de fevereiro de 2024. **<u>Ao Município de Palmas, Estado do Paraná.</u>** **Prefeitura Municipal** REF.: Ofício relativo à Operação da Linha de Ônibus "005 – Lagoão/Insana" Prezado(a) Senhor(a), Em nome da CERVEJARIA INSANA LTDA. – EPP (CNPJ/MF n.º 13.444.270/0001-33), indústria sediada na região atendida pela linha de ônibus pública "005 – Lagoão/Insana", verificamos o recente anúncio acerca da possibilidade de interrupção da linha. Gostaríamos de expressar nossa preocupação com essa decisão e compartilhar algumas considerações que julgamos relevantes. Primeiramente, ressaltamos que segundo os dados disponibilizados pela Prefeitura, a linha "005 – Lagoão/Insana" possui uma das maiores movimentações mensais de passageiros (dados de set/22 a set/23, conforme *Produto 04 - Minuta de Edital do Plano de Transporte Coletivo*, datado de 16/02/2024). Indo adiante, ressaltamos que a partir de mapa fornecido pela própria Prefeitura, a empresa está situada em Zona Urbana, sendo evidente o prejuízo à população beneficiada pela linha, no caso de inclusão em eventual rede de transporte distrital.

Autor(a)	Pedro Flavio Reis Filho
	 *(região aproximada da empresa, com destaque em azul)* Além disso, a retirada da linha terá um impacto direto em nossos funcionários, que dependem desse meio de transporte para chegar ao trabalho diariamente. Essa medida não apenas prejudicará a mobilidade e o acesso de nossos colaboradores, mas também comprometerá a produtividade e o funcionamento da indústria local. Nesse ponto, destacamos que a linha percorre o trajeto somente duas vezes ao dia, sendo uma frequência compatível para assegurar os benefícios à população e à indústria local, sem o impacto excessivo aos cofres públicos. Assim, solicitamos gentilmente que a decisão seja reavaliada, considerando os pontos acima. Estamos abertos a dialogar e encontrar soluções conjuntas que possam atender às necessidades da população, da administração municipal e da indústria local. Atenciosamente, PEDRO FLAVIO REIS FILHO:00787970980 Assinado de forma digital por PEDRO FLAVIO REIS FILHO:00787970980 Dados: 2024.02.27 11:50:48 -03'00' **CERVEJARIA INSANA LTDA.**
Resposta	Agradecemos sua participação, Sr. Pedro! Destacamos que suas considerações sobre a conservação do itinerário de atendimento da Cervejaria Insana estão sendo revistas pelas equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano de Transporte Coletivo. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

Quadro 29 — Contribuição 05

Autor(a)	Carol
Data de recebimento	27 de fevereiro de 2024

Autor(a)	Carol
Transcrição da Sugestão	*Bom dia! gostaria de solicitar a revisão do plano das linhas de ônibus, para que não cortem a nossa do Lagoão a Insana... utilizamos o transporte para ir e vir do trabalho diariamente; há mais de 8 anos; isso para mim faz muita diferença pois a empresa fica um pouco afastada do centro da cidade, e o ônibus facilita nosso deslocamento. o ônibus, só anda a mais na sua rota 08 km por dia, pois ele só vai até a fabrica as 08h00 e as 18h00; não gerando um aumento no custo da linha muito considerável.*
Resposta	Agradecemos sua participação, Sra. Carol! Destacamos que suas considerações sobre a conservação do itinerário de atendimento da Cervejaria Insana estão sendo revistas pelas equipes técnicas envolvidas na elaboração do Plano de Transporte Coletivo. Agradecemos novamente e seguimos à disposição!

Fonte: PMP (2024), adaptado por URBTEC™ (2024).

Próximos Passos

A Etapa de Aplicabilidade e Gestão do Plano de Mobilidade Urbana e do Plano de Transporte Coletivo de Palmas marca o fim da elaboração dos Planos. Com a implementação das devidas contribuições da sociedade civil — advindas da realização da Audiência Pública 02 — e a sua aprovação por parte da Equipe Técnica Municipal, esse produto e os demais integrantes da Etapa 04 serão novamente entregues à Equipe Técnica Municipal. Tal entrega marcará a finalização do processo de elaboração dos Planos.

Com isso, caberá ao poder executivo encaminhar as peças legais elaboradas para apreciação e aprovação da Câmara Municipal de Vereadores de Palmas, que institucionalizará o PMU e PTC, viabilizando a execução de suas ações.