



**PREFEITURA
MUNICIPAL
DA LAPA**

Praça Mirazinha Braga, 87 – Centro
CEP 83.750-000 – (41) 3547.8000
www.lapa.pr.gov.br

Ofício nº 129/2025 - GAB

Lapa, 04 de Abril de 2025.

Senhor Presidente:

Encaminho, para apreciação, Projeto de Lei nº 32/2025, que Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Lapa.

Ainda, com fundamento no artigo 55 da Lei Orgânica do Município, solicito que o Projeto de Lei nº 32/2025, seja apreciado em regime de urgência pelos mesmos motivos já delineados na justificativa do projeto de lei.

Sem outro motivo, subscrevo-me,

Cordialmente


AGIR COMO PRAXE
04/04/25
ARTHUR VIDAL
PRESIDENTE



Assinado digitalmente por:
**DIEGO TIMBIRUSSU
RIBAS:04222448990**
04/04/2025 16:05:34

DIEGO TIMBIRUSSU RIBAS

Prefeito Municipal

Ilmo. Sr.

ARTHUR BASTIAN VIDAL

Presidente da Câmara Municipal

Lapa – Pr.

Câmara Municipal da Lapa - PR



PROTOCOLO GERAL 646/2025
Data: 04/04/2025 - Horário: 16:43
Legislativo - PLO 31/2025





PROJETO DE LEI Nº 32, DE 04 DE ABRIL DE 2025

Súmula: Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Lapa.

O Prefeito Municipal de Lapa, Estado do Paraná, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas, apresenta à consideração da Câmara Municipal o seguinte Projeto de Lei:

TÍTULO I - DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS

Art. 1º - Esta lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Lapa e tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio da:

- I. Diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal e regional visando a redução da necessidade de deslocamento;
- II. Integração metropolitana, regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento estratégico da política de mobilidade urbana, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.

§ 1º - O Plano de Mobilidade Urbana é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Diretor Municipal, o Plano Plurianual, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei de Parcelamento, o Código de Obras e Edificações, o Código de Posturas e o Orçamento Anual incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá observar os planos nacionais, regionais, estaduais, metropolitano de desenvolvimento urbano integrado, de ordenação do território e de mobilidade urbana.

Art. 3º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana abrange a totalidade do território do Município da Lapa, definindo:





- I. A política de mobilidade urbana do Município;
- II. Respeitando a hierarquização do sistema viário nos termos estabelecidos no Plano Diretor do Município;
- III. As políticas públicas de transporte e circulação do Município e sua integração metropolitana;
- IV. Os Planos, Obras e Ações Estratégicas do governo municipal;
- V. A adequação do Plano Diretor do Município;
- VI. A gestão do sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana;
- VII. O fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

Art. 4º - O Sistema Municipal de Planejamento Urbano é formado por um conjunto de órgãos, de normas, de recursos humanos e de recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com as entidades privadas e com a sociedade em geral. O Sistema Municipal de Planejamento Urbano visa o fomento e a implantação de diversos programas setoriais com o objetivo de modernização da ação governamental.

Art. 5º - Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana parte da realidade do Município e tem como prazos: curtos (entre 1 a 3 anos); médios (4 a 5 anos); e longos (até 10 anos).

Art. 6º - Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana rege-se pelos seguintes princípios:

- I. Inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;
- II. Direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento, ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
- III. Respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;
- IV. Participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;
- V. A integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais, através do incentivo aos meios de transporte sustentáveis;





- VI. Acessibilidade universal;
- VII. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- VIII. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- X. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- XI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- XII. Aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas no Município;
- XIII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- XIV. Ampliação da dinâmica e rede de mobilidade metropolitana;
- XV. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- XVI. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 7º - É objetivo da Política de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

- I. A consolidação do Município como sub centro metropolitano, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;
- II. A implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamentos públicos de mobilidade urbana;
- III. A utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de meios de transportes não motorizados e do transporte coletivo;
- IV. A gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;





V. A cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

VI. O planejamento do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

VII. A ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a. a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;

b. o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivo ou inadequado em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c. a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d. a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

e. a centralização dos serviços, comércios, estruturas e incentivos governamentais na área central do município;

VIII. A integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

IX. A adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

X. A proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico;

XI. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

XII. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

XIII. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

XIV. Proporcionar a melhora na eficácia da mobilidade metropolitana;





XV. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

XVI. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

TÍTULO II - DA INTEGRAÇÃO METROPOLITANA E REGIONAL

Art. 8º - Respeitado o princípio da autonomia municipal, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Metropolitana de Curitiba, no que concerne às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário metropolitano e regional.

Art. 9º - Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:

- I. Transporte público e sistema viário metropolitano e regional;
- II. Promoção de construção de novas vias e novos acessos à rede viária metropolitana e melhorar as interseções existentes, respeitando os modos não motorizados de transporte e, especialmente, aqueles acessos e vias envolvidos nos itinerários do transporte público metropolitano, principalmente entre Lapa e Curitiba;
- III. Fomento da integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano;
- IV. Incentivo ao turismo;
- V. Planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;
- VI. Informações regionais e cartografia.

Art. 10 - Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região Metropolitana de Curitiba os eixos que formam o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

- I. A Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios;





II. A Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo Metropolitano que interliga as diversas regiões da Cidade e da região metropolitana, atende à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III. A Rede Estrutural de Eixos e Polos de Centralidades, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades, aeroportos e por novas centralidades a serem criadas;

IV. Os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

V. Os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região.

Art. 11 A implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei e na legislação complementar de uso, parcelamento e ocupação do solo e na legislação estadual, em especial a relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

Art. 12 Será estimulada a geração de novas centralidades e dinamizadas as já existentes pela implantação contígua de agências e repartições das Prefeituras, escolas públicas, pontos de embarque, praças e passeios públicos, equipamentos de serviços públicos, mobiliário urbano, como elementos catalisadores do comércio e serviços privados.

TÍTULO III - PLANOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS DA MOBILIDADE

Art. 13 A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos pela cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação, do incremento e da melhoria da malha viária, da circulação de pedestres, dos sistemas de transporte coletivo municipal e metropolitano, do transporte individual e de cargas, da implantação de programas de educação no trânsito, com o objetivo de diminuir acidentes e os níveis de poluição sonora e





atmosférica. Compreende a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, integradas com ciclovias e estacionamentos em logradouros públicos.

Seção I - Da Hierarquia Viária

Art. 14 O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado basicamente por:

I. vias marginais: aquelas definidas ao longo das Rodovias Estaduais e Federais, nos trechos inseridos na malha urbana que têm como objetivo promover o acesso das rodovias às atividades lindeiras, de forma segura e ordenada;

II. via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais em complementação a estruturação dos eixos, com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância entre regiões da cidade;

III. via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras;

IV. via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

V. ciclovia: é a via destinada ao uso exclusivo de ciclos e transporte não motorizado;

VI. via compartilhada: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

VII. via municipal: é a via rural que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

Parágrafo único. As ações estratégicas a serem implementadas na Hierarquização Viária, constantes do Plano Diretor em consonância com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, visam o deslocamento racional dos pedestres compatibilizando-o com os diferentes modos de transporte público e privado.





Seção II - Da Circulação Viária e de Transportes

Art. 15 São diretrizes da política de Circulação Viária e de Transportes:

I. Garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

II. Priorizar o transporte coletivo ao transporte individual, o transporte não motorizado e o pedestrianismo;

III. Tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;

IV. Adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;

V. Ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e crianças;

VI. Garantir o abastecimento, a distribuição de bens e o escoamento da produção do Município, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos na circulação de pessoas e no meio ambiente;

VII. Vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

VIII. Garantir e melhorar a ligação do Município da Lapa com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado do Paraná e com o País, resguardadas as responsabilidades inerentes aos demais municípios e entes federativos;

IX. Estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas rodovias, como a Rodovia do Xisto (BR476), a Rodovia Antônio L. Braga (PR427), a PR512 e a PR433, resguardadas as responsabilidades inerentes aos demais municípios e entes federativos;

X. Urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e os corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município; e





XI. Avaliar constantemente a necessidade de ampliação, de soluções e melhorias para os meios de transporte não motorizado.

Art. 16 São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

I. Criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e crianças;

II. Implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;

III. Disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, o sistema viário e as condições ambientais; e

IV. Induzir uma política para qualificar as paradas de transporte coletivo no território do Município, a Estação Rodoviária e os Terminais de Carga.

Seção III - Da Qualificação da Paisagem Urbana

Art. 17 A Estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto, segurança e bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único. Integra o Patrimônio Histórico Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo que conferem identidade a estes espaços: edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais, tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis.

Art. 18 São diretrizes da Política de Qualificação da Paisagem Urbana:

I. Garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;

II. Garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;

III. Garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo





cidadão;

IV. Assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;

V. Favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano;

VI. Disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei;

VII. Disciplinar o ordenamento dos elementos componentes da paisagem urbana, assegurando o equilíbrio visual entre os diversos elementos que o compõem, favorecendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano e garantindo ao cidadão a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados.

Art. 19 São ações estratégicas da Política de Paisagem Urbana:

I. Criar novos padrões, mais restritivos, de comunicação institucional, informativa ou indicativa;

II. Estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;

III. Estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana nas principais vias estabelecidas neste Plano;

IV. Reurbanizar e requalificar as vias arteriais e as vias das áreas centrais;

V. Melhorar a qualidade e a eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;

VI. Implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a Cidade;

VII. Estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via e a compatibilização com as redes de infraestrutura.

Seção IV - Da Infraestrutura e Serviços Públicos Vinculados ao Sistema Viário

Art. 20 São diretrizes da política de Infraestrutura e Serviços de





Mobilidade Urbana:

- I. Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar junto ao sistema viário;
- II. Assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;
- III. Garantir o investimento em infraestrutura;
- IV. Implantar e manter o Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana;
- V. Coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre as mesmas, com vistas a qualificar as ações e os projetos viários e de mobilidade urbana.

Art. 21 São ações estratégicas da política de infraestrutura e serviços de utilidade pública:

- I. Implantar, por meio de galerias técnicas, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolos e espaços aéreos, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;
- II. Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;
- III. Instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços de utilidade pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos.

Seção V - Dos Estacionamentos

Art. 22 Garagens e estacionamentos são as edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos.

Parágrafo único. Garagens e estacionamentos comerciais são construções destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos, sem prejuízo dos serviços afins.

Art. 23 É obrigatória a previsão de local interno no terreno





destinado à guarda de veículos, nas proporções estabelecidas pela Lei de Usos e Ocupação do Solo.

Art. 24 É obrigatória a observância de legislação específica que regulamenta os Estacionamentos Rotativos Controlados no território municipal.

TÍTULO IV - DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 25 O Sistema de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na Cidade.

§1º. São considerados os meios de transporte urbanos:

- I. Motorizados: realizados por intermédio de veículos automotores;
- II. Meios não-motorizados: realizados a pé ou por veículos movidos pelo esforço humano e não motorizados.

§2º. Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I. Quanto ao objeto:
 - a. de passageiros;
 - b. de cargas;
- II. Quanto à característica do serviço:
 - a. coletivo;
 - b. individual;
- III. Quanto à natureza do serviço:
 - a. público;
 - b. privado.

§3º. São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

- I. Vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;
- II. Estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;
- III. Terminais rodoviários;
- IV. Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V. Sinalização viária e de trânsito;
- VI. Equipamentos e instalações;





VII. Instrumentos de controle e fiscalização.

Seção I- Da Infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 26 São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município:

- I. Consolidação do Sistema Viário Estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação da via alternativa;
- II. Elaboração de um Plano Geral de Pedestrianização;
- III. Elaboração de um Plano Cicloviário;
- IV. Criação de uma rede de calçadas conectando os principais polos geradores de deslocamentos do Município; e
- V. Incentivo à integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo.

Seção II - Do Transporte de Cargas

Art. 27 São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de cargas que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

- I. Restrição de acesso de veículos de grande porte nas áreas centrais e em áreas objeto de estudo futuro.
- II. Criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Seção III - Do Transporte Público Coletivo

Art. 28 O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor, em especial na legislação relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

§1º. A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§2º. O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer através da





utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente;

§3º. Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 29 São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana da Lapa:

- I. Receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;
- II. Ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;
- III. Ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e
- IV. Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 30 Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

- I. Implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;
- II. Ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;
- III. Modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;
- IV. Ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;
- V. Diversificação dos modos de transporte público coletivo;
- VI. Desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;
- VII. Promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;
- VIII. Uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;
- IX. Adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal; e
- X. Cobertura espacial e temporal para atendimento do maior





número de usuários possível.

Art. 31 Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

- I. Implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;
- II. Promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;
- III. Promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços; e
- IV. Promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

Seção IV - Do Transporte Público Individual

Art. 32 Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiros, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) ou legislação correlata.

Art. 33 O Município da Lapa, conforme estabelece o inciso X do art. 4º da Lei nº [12.587](#), de 3 de janeiro de 2012, por meio de decreto expedido pelo executivo municipal, irá fiscalizar e regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, assim definido como o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§1º Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, serão observadas as seguintes diretrizes:

- I. Efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II. Exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);





III. Exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

§2º. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no caput deste artigo, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I. Possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II. Conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal;

III. Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV. Apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

§3º A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação a ser expedida pelo Município da Lapa caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Seção V - Do Transporte Não Motorizado

Art. 34 Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 35 O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Cicloviário, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 36 Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos aos comércios e aos equipamentos públicos, notadamente aos equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Parágrafo único - Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 37 O sistema cicloviário deverá garantir:





- I. A afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;
- II. A integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais de transporte por ônibus;
- III. A construção e a incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 38 Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 39 É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 40 Incentivar o uso de Parklet nas vias principais e vias das áreas centrais, segundo a classificação de hierarquia viária, conforme estabelece a Lei Municipal nº 3.750, de 06 de outubro de 2020.

Art. 41 São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

- I. Ir e vir, a pé ou em cadeira de rodas, nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;
- II. Calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;
- III. Faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;
- IV. Iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;
- V. Equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e a acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa com deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida a acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.





CAPÍTULO I - DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES

Art. 42 O Executivo Municipal manterá atualizado, permanentemente, o sistema municipal de informações sobre mobilidade urbana e transportes, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

§ 1º. Deve ser assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do Sistema Municipal de Informações.

§ 2º. O sistema a que se refere este artigo deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos.

§ 3º. O Sistema Municipal de Informações deverá oferecer indicadores de qualidade dos serviços públicos, da infraestrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem periodicamente aferidos, publicados pelo Município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, às entidades representativas de participação popular e às instâncias de participação e representação regional.

Art. 43 Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que desenvolvem atividades no município deverão fornecer ao Executivo Municipal, no prazo que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao Sistema Municipal de Informações.

Parágrafo único - O disposto neste artigo aplica-se também às pessoas jurídicas ou autorizadas de serviços públicos federais ou estaduais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 44 É assegurado, a qualquer interessado, o direito à ampla informação sobre os conteúdos de documentos, informações, estudos, planos, programas, projetos, processos e atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

CAPÍTULO II - DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Seção I – Do Conselho Municipal de Planejamento Urbano

Art. 45 Compete ao Conselho Municipal de Planejamento





Urbano, instituído pela Lei Municipal de nº 3.706 de 20 de março de 2020, acompanhar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e à lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:

- I. Criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;
- II. Instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. O Conselho contará com Câmara Técnica Especializada de Mobilidade Urbana e terá o apoio do órgão técnico da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Transportes.

Art. 46 São atribuições do Conselho Municipal de Planejamento Urbano, além das já estabelecidas na Lei Municipal nº 3.706 de 20 de março de 2020:

- I. Opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;
- II. Emitir pareceres sobre propostas de alteração deste Plano de Mobilidade e legislações correlatas com o tema de mobilidade;
- III. Acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados com este Plano;
- IV. Auxílio no monitoramento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- V. Auxílio na avaliação e na proposição de ajustes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI. Auxílio na definição das ações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana à curto, médio e longo prazo;
- VII. Autorizar, juntamente à Secretaria Municipal de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte, intervenções no sistema viário, desde que estejam em consonância com os objetivos e diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Seção II - Do Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade

Art. 47 O Departamento Municipal de Trânsito passará a ter atribuições de Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade, sob a





Coordenação da Secretaria Municipal de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte, com o apoio das demais Secretarias Municipais.

Art. 48 Caberá ao Responsável pelo Conselho Municipal de Planejamento Urbano, nomear os membros do Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade que regulamentará suas atribuições e a normatização dos Procedimentos Administrativos referentes aos processos de sua competência no prazo máximo de 6 (seis) meses a contar da data de vigência da presente lei.

TÍTULO V - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 49 As alterações na presente lei e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos a mesma, deverão ter parecer favorável do Conselho Municipal de Planejamento Urbano e precedidas de Audiência Pública.

Art. 50 A presente Lei deverá ser revista total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, decorridos da data de promulgação da primeira avaliação.

Art. 51 As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 52 Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente lei serão objeto de análise e parecer pelos órgãos municipais competentes.

Art. 53 A presente Lei entrará em vigor na data de sua promulgação, revogadas as disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura Municipal de Lapa, 04 de Abril de 2025.

DIEGO TIMBIRUSSU RIBAS
Prefeito Municipal





JUSTIFICATIVA DO PROJETO DE LEI Nº 32, DE 04 DE ABRIL DE 2025

Senhor Presidente, Senhores Vereadores:

Venho por meio deste, submeter a essa Egrégia Câmara de Vereadores, o presente Projeto de Lei, que Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Lapa.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, é um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, objetivando a integração entre os diferentes meios de transporte e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas pelas cidades. O artigo 24 desta lei determina que os municípios com mais de 20 mil habitantes, os integrantes de regiões metropolitanas com população superior a 1.000.000 de habitantes ou de áreas de interesse turístico, e demais obrigados, elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana como requisito para que acessem recursos federais para investimentos no setor. Desse modo, o Plano de Mobilidade Urbana atua como ferramenta do planejamento que define as linhas de ação, as quais irão reger a mobilidade urbana nos próximos anos.

O presente projeto de lei é parte integrante da Etapa 4, Parte II, do PRODUTO 04 – CONSOLIDAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA, referente ao processo de Elaboração do Plano de Mobilidade da Lapa – Paraná – Brasil, decorrente da Tomada de Preços nº 013/2020 e do Contrato de Prestação de Serviços nº 097/2021, celebrado no dia 13 de maio de 2021.

A Parte II do Produto 04 apresenta as Minutas e Anteprojetos de Leis e decretos que formam o arcabouço legal da implementação das medidas propostas pelo Plano de Mobilidade Urbana da Lapa. Inclusas estão as leis referentes ao Plano de Mobilidade e ao Sistema Viário, peças centrais da implementação efetiva das medidas propostas. Os decretos propostos referem-se à regulamentação do sistema de transporte individual, à delimitação de área calma e à regulamentação do tráfego de veículos pesados no centro histórico e no perímetro urbano do município. Por fim,





**PREFEITURA
MUNICIPAL
DA LAPA**

Praça Mirazinha Braga, 87 – Centro
CEP 83.750-000 – (41) 3547.8000
www.lapa.pr.gov.br

apresenta-se o edital do Plano de Outorga do Transporte Coletivo da Lapa, junto com todos os seus anexos.

Após promulgação desta Lei do Plano de Mobilidade Urbana da Lapa as demais minutas e decretos existentes na Parte II do Produto 04 também serão enviadas para análise e aprovação.

Contando com vossa qualificada análise e ciente do intuito de cooperação, aguardo a aprovação deste pleito.

Edifício da Prefeitura Municipal da Lapa, em 04 de Abril de 2025.

DIEGO TIMBIRUSSU RIBAS
Prefeito Municipal

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 04/04/2025 16:05 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE <https://c.ipm.com.br/p84d02c76525f4>.





**CONSELHO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO
ATA Nº 06/2024**

Às quatorze horas do dia oito de novembro de dois mil e vinte e quatro, no auditório do Receptivo Turístico da Lapa, teve início a Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Planejamento Urbano, para tratar dos assuntos deliberativos da pauta. Estiveram presentes os membros do Conselho conforme assinaturas ao final desta ATA. A Senhora Sílvia Wiedmer Schuster deu início a reunião: ASSUNTO 1 - Retorno sobre a alteração das áreas de APP e ZPA dos perímetros urbanos da sede da Lapa e do Distrito de Mariental, de acordo com o diagnóstico socioambiental e o georreferenciamento, elaborados pela empresa DRZ. A Senhora Sílvia explicou que a proposta apresentada pela empresa para a revisão das ZPAs é, praticamente, as APPs e as ZPAs aprovadas no Plano Diretor de 2020, inclusive as APPs descaracterizadas após a realização do diagnóstico e do georreferenciamento. De acordo com a empresa, esta foi uma decisão da própria Secretaria Municipal de Agropecuária e Meio Ambiente. O assunto foi analisado pelos presentes, os quais sugeriram que esta discussão seja realizada em uma próxima reunião com a presença do representante da empresa DRZ e com a apresentação do parecer emitido pela AMEP para as propostas de alteração da lei de zoneamento; ASSUNTO 2 - Retorno sobre a eleição de membros da Comissão Técnica de Urbanismo - CTU, a qual foi aprovada pelo Gabinete do Prefeito, sendo publicada pelo Decreto nº 28.067 de 11 de outubro de 2024 com os seguintes membros: Ariane Louback dos Santos, como Engenheira Civil, Márcio Benedito Neves, como Técnico da Área de Planejamento Urbano, Josiane do Carmo Palmer da Silveira, como Fiscal de Obras e Posturas, e Gilliard Maidl, como Representante do Departamento de Meio Ambiente; ASSUNTO 3 - Eleição de membros da Comissão Técnica de Assuntos Metropolitanos - CTAM. Para composição da comissão, o CMPU decidiu por manter os membros indicados anteriormente, sendo eles: Márcio Benedito Neves, como Técnico da Área de Planejamento Urbano, Joel Alves de Oliveira, como Fiscal de Obras e Posturas, e Marcos Melquior Cortes Berghauser, como Representante do Departamento de Cadastro e Tributação; ASSUNTO 4 - Eleição de membros do Conselho Municipal de Planejamento Urbano - CMPU. Para a composição dos novos membros do CMPU, o conselho decidiu pelo envio de Ofícios para cada secretaria municipal, conselho, associação, entidade e órgão, a fim de solicitar a nomeação de membros titulares e suplentes para representação no CMPU; ASSUNTO 5 – Implantação de condomínio, através do Processo Digital nº 27.958/2024, de interesse da Elial Administradoras de Bens Próprios Ltda., para construção de condomínio com 21 unidades residenciais. A empresa solicita a aprovação do acesso principal em testada com largura de 5,71m (cinco metros e setenta e um centímetros), pela via pavimentada denominada Rua Clementino da Silveira Batista. Os acessos para condomínios devem seguir, além da Lei Municipal nº 3711/2020, a Lei Complementar nº 18/2021, a qual define, em seu Artigo 2º, que “os corredores de acesso terão as seguintes larguras mínimas: (...) b - acima de 4 (quatro) unidades, 9,00 (nove metros), sendo 6,00 (seis metros) de pista de rolamento e 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de passeio de cada lado, quando houver residências em ambos os lados do acesso”. O assunto foi analisado pelos presentes, os quais não aprovaram a solicitação, sugerindo que a empresa requente adquira uma faixa de terreno do imóvel confrontante para anexar ao seu imóvel, a fim de aumentar a dimensão desta testada, ou realize a pavimentação do trecho não pavimentado da Rua Duque de Caxias para permitir o acesso principal por esta via. Estas soluções permitirão a construção do acesso de acordo com as legislações municipais; ASSUNTO 6 - Análise do regimento interno do CMPU. Atualmente, o regimento interno do CMPU não possui força de lei e não é divulgado para conhecimento geral. Em razão disto, é necessária a análise do texto

Dr.

Gilliard
Maidl

Joel

Joel

WS

Dr.
Dr.
Dr.



existente, sua alteração e sua publicação como Decreto Municipal. O Conselho decidiu que cada membro fará a análise do texto integral e, na próxima reunião, será debatido o regimento interno para publicação; ASSUNTO 7 - Análise do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade. O referido Projeto de Lei foi analisado pela Procuradoria Geral do Município, a qual encaminhou o Parecer Instrutório nº 864/2024. Em razão do projeto de lei citar o C MPU em seu texto e definir novas atribuições, as quais irão interferir no regimento interno do C MPU e na Lei Municipal nº 3706/2020, que institui o Sistema Municipal de Planejamento Urbano, a Procuradoria sugeriu o debate do projeto de lei pelo conselho. Ficou definido que: a) o Art. 4º do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade deverá citar o “Sistema Municipal de Planejamento Urbano” em substituição ao Sistema de Planejamento e Gestão; b) a Lei do Sistema Viário Básico, proposta pelo Plano de Mobilidade, deverá ser comparada com a Lei de Sistema Viário nº 3708/2020 antes de sua publicação; c) os incisos VIII e IX do Art. 15 do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade deverão ser complementados com as informações sugeridas no parecer da Procuradoria; d) manter o parágrafo único do Art. 45 do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade; e e) o Art. 4º do Regimento Interno do C MPU e o Art. 5º da Lei nº 3.706/2020 devem ser iguais e, complementarmente, deverão ser incluídos os incisos I ao VII do Art. 46 do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade. Não havendo mais assuntos a serem tratados, a reunião foi encerrada, solicitando a elaboração da ATA, que será lavrada por mim, Joel Alves de Oliveira, Secretário deste Conselho, a qual será impressa e assinada pelos presentes.

Sílvia Wiedmer Schuster

Sílvia Wiedmer Schuster
Presidente do C MPU

Joel Alves de Oliveira
Joel Alves de Oliveira
Secretário do C MPU

[Signature]

[Signature]
[Signature]
[Signature]

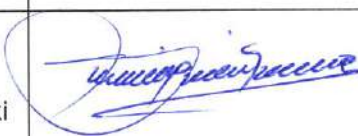
[Signature]
[Signature]
[Signature]



CONSELHO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO
LISTA DE PRESENÇA – REUNIÃO DE 08 DE Novembro DE 2024.

ENTIDADE	REPRESENTANTE	ASS. TITULAR	ASS. SUPLENTE
PODER PÚBLICO – 22 MEMBROS			
1. SEMO – Sec. Mun. de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte - Presidente	Sílvia Wiedmer Schuster* Ariane Louback dos Santos	WS	Ariane Louback
2. SEMO – Sec. Mun. de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte - Secretário	Joel Alves de Oliveira* Antônia Maria Carneiro	Joel Oliveira	
3. SEMAM – Sec. Mun. de Agropecuária e Meio Ambiente	Alana Helena Knaut Gilliard Maidl	Alana Knaut	Gilliard Maidl
4. SEMS – Sec. Mun. de Saúde	João Dardaques Neto Luciane Martins de Camargo		
5. DGPAS – Diretoria Geral da Política de Assistência Social	Ana Karina Azambuja Wanderley Bechtloff dos Santos		
6. SEMF – Sec. Mun. da Fazenda	Marcos Melquior Cortes Berghauser Júlio César Padilha Barbosa		
7. SEMA – Sec. Mun. de Administração	Talles Baumgartner Xavier Carlos André Schaphauser Martins Silva		
8. SEME – Sec. Mun. de Educação	Joarez Gonçalves dos Santos Marcio Ribeiro Matoso		
9. SEMDE – Sec. Mun. de Des. Econômico, Turismo, Cultura e Esporte	Davi José Cachimarque Pinto Marcelo Scholz Mendes		
10. CML – Câmara Municipal da Lapa	Gustavo Ribas Daou Marcos José Lech		
11. PGML – Procuradoria Geral do Município da Lapa	João Marcos Hodecker de Almeida Jhonathan Santos Camargo	João Marcos Hodecker de Almeida Jhonathan	



ENTIDADE	REPRESENTANTE	ASS. TITULAR	ASS. SUPLENTE
SOCIEDADE CIVIL – 24 MEMBROS			
1. CREA – Cons. Reg. De Engenharia e Agronomia	Fabírcia Ritter Moro Fabio Fantin		
2. CAU – Cons. de Arquitetura e Urbanismo	Monique Fantin Bianca Gemim Camargo		
3. ACIAL – Associação Comercial, Industrial e Agropecuária da Lapa	Clovis Silveira Ramos Suzana Maria Reichert Gorniski		
4. CMDI – Cons. Mun. dos Direitos do Idoso	Roseli de Souza Portes Vera Lucia Carnieri Ribas		
5. CMAS – Cons. Mun. de Assistência Social	Simone dos Santos Terezinha de Jesus Ribeiro de Souza		
6. CMDCA – Cons. Mun. dos Direitos da Criança e do Adolescente	Helmut Duck Júlio César Padilha Barbosa		
7. SANEPAR – Companhia de Saneamento do Paraná	Claudio Aurélio Mottim Amorim Mário Riceto		
8. SRL – Sindicato Rural da Lapa	Acyr Hoffmann Edimara Teixeira Kossocsvski		
9. AMVR – Associação de Moradores da Vila Rosário	Lucemara da Silva Turmann Ary José Cortes Júnior		
10. AECLLA – Associação Alimento a Economia Local da Lapa	Célia Regina Rocha Cynthia Ribas Wolf		
11. CMDM – Cons. Mun. dos Direitos da Mulher	Ana Karina Azambuja Emanuelle Regina Reichert Gorniski		
12. CMT – Comissão Mun. de Trânsito	Victor Bley Lipski dos Santos Tony Renato Antunes		

ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE DA LAPA

PRODUTO 05

RELATÓRIO DE ATIVIDADES

Fevereiro 2022



PREFEITURA MUNICIPAL DA LAPA

PREFEITO MUNICIPAL

Diego Timbirussu Ribas

VICE PREFEITO MUNICIPAL

Acyr Hoffman

SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

Marici Wolf Coelho

SECRETARIA DE SAÚDE E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Gabriela Sampaio da Silva Santos

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Edevir Massao Scroccaro

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO

Maria Cristina Ferreira Ganzert

SECRETARIA DE FAZENDA

Maria Genoveva Portes Leke Maciel

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA, OBRAS E TRANSPORTE

Marion Silveira Cabral Fiuza

SECRETARIA DE AGROPECUÁRIA E MEIO AMBIENTE

André Rezende Cherubini

COORDENADOR DA EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL

Fernando Ferrari Ramos

GESTOR DO CONTRATO

Evandro Veis

COMUNICAÇÃO

Eduardo da Cruz Alves da Silva

COORDENADOR GERAL DE PRODUÇÃO E COMUNICAÇÃO MULTIMEIO

Tony Renato Antunes

PROCURADORIA GERAL

Ricardo Guanabara Prevedello

CONTROLADORIA

Carlito Machado dos Santos

EQUIPE TÉCNICA URBTEC™

COORDENADOR GERAL: ENGENHEIRO CIVIL
Gustavo Taniguchi

COORDENADORA OPERACIONAL: ARQUITETA URBANISTA
Manoela Fajgenbaum Feiges

GERENTE DE PROJETO: ENGENHEIRO CIVIL
Alceu Dal Bosco Junior

ADVOGADA
Luciane Leiria Taniguchi

ADVOGADO
Claudio Marcelo Rodrigues Iarema

ARQUITETA URBANISTA
Luisa Amoriello Spolador

ARQUITETA URBANISTA
Maria Eduarda Duda

ARQUITETA URBANISTA
Tami Szuchman

ENGENHEIRA CARTÓGRAFA E AGRIMENSURA
Cecília Parolim Ferraz

ENGENHEIRO CARTÓGRAFO
Maximo Alberto S. Miquelles

ENGENHEIRA CIVIL
Márcia Andrade Pereira Bernardinis

ENGENHEIRO CIVIL
Rodrigo Otávio Fraga Peixoto de Oliveira

JORNALISTA
Matheus Rocha Carneiro

JORNALISTA
Sérgio Luiz Zacarias

SOCIÓLOGA
Fabiane Baran Cargáno

ESTAGIÁRIA DE ENGENHARIA CIVIL
Helena Pauline Schulze

ESTAGIÁRIA DE ENGENHARIA CIVIL
Letícia Wan-Dall Gonçalves

ÍNDICE

1	APRESENTAÇÃO	11
2	ATIVIDADES DA 1ª ETAPA.....	12
2.1	DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES	12
2.1.1	PESQUISAS E LEVANTAMENTOS.....	12
2.2	REUNIÃO DE APRESENTAÇÃO	16
2.2.1	ATA.....	16
2.2.2	REGISTROS	18
2.2.3	MATERIAL APRESENTADO	20
2.3	REUNIÃO TÉCNICA.....	25
2.3.1	ATA DA APRESENTAÇÃO PRÉVIA AO PREFEITO.....	25
2.3.2	ATA DA REUNIÃO TÉCNICA.....	26
2.3.3	REGISTROS	28
2.3.4	MATERIAL APRESENTADO	30
2.3.5	LISTA DE ASSINATURAS	37
3	ATIVIDADES DA 2ª ETAPA.....	38
3.1	DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES	38
3.1.1	2ª REUNIÃO TÉCNICA	38
3.1.2	PESQUISAS E QUESTIONÁRIOS	40
3.1.3	1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – MÍDIAS SOCIAIS.....	42
3.2	REUNIÃO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO	47
3.2.1	ATA.....	47
3.2.2	REGISTROS	49
3.2.3	MATERIAL APRESENTADO	50
3.3	1ª REUNIÃO DE TRANSPORTE COLETIVO RURAL.....	53

3.3.1	ATA.....	53
3.3.2	REGISTROS	55
3.3.3	MATERIAL APRESENTADO	56
3.3.4	LISTA DE ASSINATURAS	61
3.4	REUNIÃO DE COMUNICAÇÃO	61
3.4.1	ATA.....	61
3.4.2	REGISTROS	63
3.4.3	MATERIAL APRESENTADO	64
3.5	2ª REUNIÃO DE TRANSPORTE COLETIVO RURAL.....	65
3.5.1	ATA.....	65
3.5.2	REGISTROS	67
3.5.3	MATERIAL APRESENTADO	68
3.5.4	LISTA DE ASSINATURAS	73
3.6	2ª REUNIÃO TÉCNICA - CAPACITAÇÃO	73
3.6.1	ATA.....	73
3.6.2	REGISTROS	75
3.6.3	MATERIAL APRESENTADO	77
3.7	REUNIÃO DE APRESENTAÇÃO DO DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO	84
3.7.1	ATA.....	84
3.7.2	REGISTROS	87
3.7.3	MATERIAL APRESENTADO	88
3.8	1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA	97
3.8.1	ATA.....	97
3.8.2	REGISTROS	100
3.8.3	MATERIAL APRESENTADO	102

3.8.4	LISTA DE ASSINATURAS	118
4	ATIVIDADES DA 3ª ETAPA.....	119
4.1	DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES	119
4.1.1	3ª REUNIÃO TÉCNICA	119
4.1.2	2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – DIÁRIO OFICIAL.....	120
4.1.3	2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – MÍDIAS SOCIAIS	121
4.2	3ª REUNIÃO TÉCNICA	126
4.2.1	ATA.....	126
4.2.2	REGISTROS AUDIOVISUAIS	128
4.2.3	MATERIAL APRESENTADO	130
4.2.4	LISTA DE ASSINATURAS	141
4.3	REUNIÃO IPHAN.....	142
4.3.1	ATA.....	142
4.3.2	REGISTROS	144
4.3.3	MATERIAL APRESENTADO	146
4.4	2ª REUNIÃO IPHAN	155
4.4.1	ATA.....	155
4.4.2	REGISTROS AUDIOVISUAIS	158
4.4.3	MATERIAL APRESENTADO	160
4.5	2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA	165
4.5.1	ATA.....	165
4.5.2	CONTRIBUIÇÕES	169
4.5.3	LISTA DE ASSINATURAS	172
4.5.4	REGISTROS AUDIOVISUAIS	172
4.5.5	MATERIAL APRESENTADO	175

5	ATIVIDADES DA 4ª ETAPA.....	192
5.1	DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES	192
5.1.1	4ª REUNIÃO TÉCNICA	192
5.2	REUNIÃO DE CONSOLIDAÇÃO DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO	193
5.2.1	ATA.....	193
5.2.2	REGISTROS AUDIOVISUAIS	195
5.2.3	MATERIAL APRESENTADO	197
5.3	4ª REUNIÃO TÉCNICA	203
5.3.1	ATA.....	203
5.3.2	REGISTROS AUDIOVISUAIS	206
5.3.3	MATERIAL APRESENTADO	208
5.4	ENTREGA DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE	217

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1:	Press-release de divulgação da 1ª etapa do Plano no site da prefeitura municipal.	12
Figura 2:	Divulgação do início das pesquisas de mobilidade no Facebook da prefeitura municipal	13
Figura 3:	Press-release do início das pesquisas de mobilidade.....	14
Figura 4:	Divulgação da realização das pesquisas no Facebook da prefeitura municipal.....	15
Figura 5:	Divulgação das pesquisas no Instagram da prefeitura municipal	16
Figura 6:	Registro de assinaturas da 1ª Reunião Técnica	37
Figura 7:	Card de divulgação da 2ª Reunião Técnica.....	39
Figura 8:	Divulgação dos questionários de mobilidade no site da prefeitura municipal	40
Figura 9:	Divulgação dos questionários de mobilidade no Facebook da prefeitura municipal.....	40
Figura 10:	Divulgação dos questionários de mobilidade no Instagram da prefeitura municipal	41
Figura 11:	Press-release do questionário online no site da prefeitura municipal	41

Figura 12: Press-release do questionário de mobilidade no site da prefeitura	42
Figura 13: Divulgação da 1ª Audiência Pública no Facebook da prefeitura municipal	42
Figura 14: Segunda postagem de divulgação da 1ª Audiência Pública no Facebook da prefeitura municipal	43
Figura 15: Divulgação da 1ª Audiência Pública no Facebook da Câmara Municipal.....	43
Figura 16: Divulgação da 1ª Audiência Pública no Instagram da prefeitura municipal	44
Figura 17: Divulgação da 1ª Audiência Pública no Instagram da Câmara Municipal.....	44
Figura 18: Press-release de divulgação da 1ª Audiência Pública no site da prefeitura municipal	45
Figura 19: Divulgação da 1ª Audiência Pública no stories do Facebook da prefeitura municipal	46
Figura 20: Divulgação da 1ª Audiência Pública no stories do Instagram da prefeitura municipal	46
Figura 21: Press-release da 1ª Audiência Pública no site da prefeitura da Lapa	47
Figura 22: Lista de assinaturas da 1ª reunião de Transporte Coletivo Rural	61
Figura 23: Lista de assinaturas da 2ª Reunião de Transporte Coletivo Rural	73
Figura 24: Lista de assinaturas da 1ª Audiência Pública.....	118
Figura 25: Card de divulgação da 3ª Reunião Técnica.....	119
Figura 26: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Diário Oficial do município	120
Figura 27: Banner de divulgação da 2ª Audiência Pública no site da prefeitura municipal ..	121
Figura 28: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Facebook da prefeitura municipal	121
Figura 29: Segunda postagem de divulgação da 2ª Audiência Pública no Facebook da prefeitura municipal	122
Figura 30: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Facebook da Câmara Municipal.....	122
Figura 31: Divulgação de material elaborado pela consultora no Facebook da Câmara Municipal.....	123
Figura 32: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Instagram da prefeitura municipal	123
Figura 33: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Instagram da Câmara Municipal.....	124

Figura 34: Segunda divulgação da 2ª Audiência Pública no Instagram da prefeitura municipal	124
Figura 35: Divulgação da 2ª Audiência Pública no site da prefeitura municipal.....	125
Figura 36: Divulgação da 2ª Audiência Pública no stories do Facebook da prefeitura municipal	125
Figura 37: Divulgação da 2ª Audiência Pública no stories do Instagram da prefeitura municipal	126
Figura 38: Lista de assinaturas da 3ª Reunião Técnica.....	141
Figura 39: Lista de assinaturas da 2ª Audiência Pública.....	172
Figura 40: Card de divulgação da 4ª Reunião Técnica.....	193

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Contribuições populares da 2ª Audiência Pública	169
---	-----

SIGLAS

CDP – Condicionantes, Deficiências e Potencialidades

CMTC – Comissão Municipal de Transporte Coletivo

COMUTRAN – Comissão Municipal de Trânsito

ETM – Equipe Técnica Municipal

IMUS – Índice de Mobilidade Urbana Sustentável

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PAI – Plano de Ações e Investimentos

PGV – Polo Gerador de Viagem

PMOB – Plano de Mobilidade

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

QGIS – *Quantum Graphic Information System*

TC – Transporte Coletivo

TR – Termo de Referência

1 APRESENTAÇÃO

O Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257/2001, e a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, instituída pela Lei nº 12.587/2012, são marcos importantíssimos no estabelecimento de instrumentos de planejamento. Estas normativas definem processos de gestão democrática e participativa na organização da cidade, elencando o cidadão como parte da formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Desta forma, entende-se como procedimento obrigatório para validação do processo de elaboração do Plano de Mobilidade da Lapa a realização de debates, audiências e consultas com o público geral e o corpo técnico / político municipal.

Estão apresentados neste documento os relatórios completos dos eventos que compuseram as 4 etapas da elaboração deste Plano de Mobilidade em acordo com o Termo de Referência, sendo eles principalmente: Reuniões Técnicas com o corpo técnico / político, Audiências Públicas, e demais reuniões organizacionais entre as partes responsáveis. O relatório é composto por atas, descrevendo os principais pontos de discussão e decisão, registros visuais dos eventos, o material apresentado e listas de assinatura no caso dos eventos presenciais.

Curitiba, fevereiro de 2022.

2 ATIVIDADES DA 1ª ETAPA

2.1 DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES

2.1.1 PESQUISAS E LEVANTAMENTOS

Figura 1: Press-release de divulgação da 1ª etapa do Plano no site da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 2: Divulgação do início das pesquisas de mobilidade no Facebook da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 3: Press-release do início das pesquisas de mobilidade

PESQUISAS DE MOBILIDADE NA LAPA COMEÇAM NESTA SEMANA

16 de Agosto de 2021 às 09:27

AS PESQUISAS SE INICIAM NA DATA DE HOJE A VÃO ATÉ O DIA 27 DE AGOSTO

Na próxima segunda-feira, dia 16 de agosto, terá início uma série de pesquisas que fazem parte da elaboração do Plano de Mobilidade da Lapa. As pesquisas serão feitas até o dia 27 de agosto (sexta-feira), com objetivo de diagnosticar a mobilidade, tanto do ponto de vista técnico quanto da percepção dos cidadãos.

Serão realizadas pesquisas no transporte coletivo para coletar dados sobre origens e destinos mais procurados pela população, a satisfação dos passageiros, embarques e desembarques em linhas estratégicas e a frequência dos ônibus nas linhas. Além das pesquisas no transporte coletivo, serão feitos levantamentos do volume de tráfego em ruas e cruzamentos estratégicos e entrevistas com pedestres e ciclistas.

Os levantamentos serão um retrato das características do trânsito de veículos, do transporte público e da circulação dos diversos modos de transporte. Neste sentido, a participação da população durante os levantamentos, principalmente para as entrevistas que serão feitas em pontos estratégicos da cidade e em linhas de transporte coletivo, é essencial para uma avaliação adequada da mobilidade da cidade.

Mais informações sobre o andamento dos trabalhos de elaboração do Plano de Mobilidade da Lapa podem ser encontradas aqui, no site da prefeitura e a população pode enviar comentários, críticas e sugestões pelo e-mail planodemobilidade@lapa.pr.gov.br

Os pesquisadores estarão caracterizados e é fundamental a participação da população para compor o diagnóstico da mobilidade no município.

Foto: Divulgação.

VOLTAR



Clique para ver todas as Imagens

Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 4: Divulgação da realização das pesquisas no Facebook da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 5: Divulgação das pesquisas no Instagram da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

2.2 REUNIÃO DE APRESENTAÇÃO

2.2.1 ATA

Local: Reunião remota.

Data: 15/06/2021

Objetivo: Apresentação e conceituação sobre o Plano de Mobilidade e alinhamentos prévios sobre a elaboração.

Participantes: Altair Carneiro Schmidt; Evandro Veis; Talles Baumgartner Xavier; Fernando Ferrari Ramos; Franciene Castro Martins; Gustavo Taniguchi; Marion Silveira Cabral Fiuza; Moisés Stival; Silvia Wiedmer; Alceu Dal Bosco Junior; Manoela Feiges.

Memória:

Membros se apresentam, Gustavo apresenta Alceu para os participantes e inicia a apresentação. Pontua a importância da ETM e do IPHAN desde o início do plano para expor as dificuldades e facilitar a troca de informações. Comenta que é preferível uma primeira reunião mais específica em breve. Aponta a existência da ferramenta de microsimulação para o tráfego das interseções. Mais a diante, também chama a atenção para o levantamento de dados já em andamento, dando exemplo de documento de Projeto de Lei encontrado, com modificações do Uso do Solo e outros aspectos do plano diretor. Ao fim da apresentação, abre para considerações dos participantes.

Moisés fala sobre a preocupação especial com o patrimônio histórico, em específico o centro histórico da Lapa, comentando que o IPHAN tem um caderno de projetos de mobilidade e acessibilidade em centros históricos (experiências nacionais e internacionais) com exemplos de propostas neste sentido. Também expressa a necessidade de pensar o plano de mobilidade, em toda sua complexidade, nos sentidos: “do centro histórico para o todo e do todo para o centro histórico”. Pontua problema com caminhões no centro histórico e da necessidade de estacionamentos públicos, com foco em turismo, como para ônibus próximos ao centro histórico, evitando estacionamentos logo em frente a áreas históricas. Deu exemplo do calçadão em frente à Igreja Matriz, como bom exemplo e com pontos positivos. Conclui lembrando que em 2012, ou durante a transição de gestão, houve contrato do município de um Plano de Requalificação Urbana.

Fernando pergunta quando se iniciam os trabalhos para coletas, levantamentos e diagnóstico. Gustavo comenta que o foco é acelerar para fazer as duas audiências este ano, para garantir maior participação da sociedade antes do período de férias ao final de dezembro.

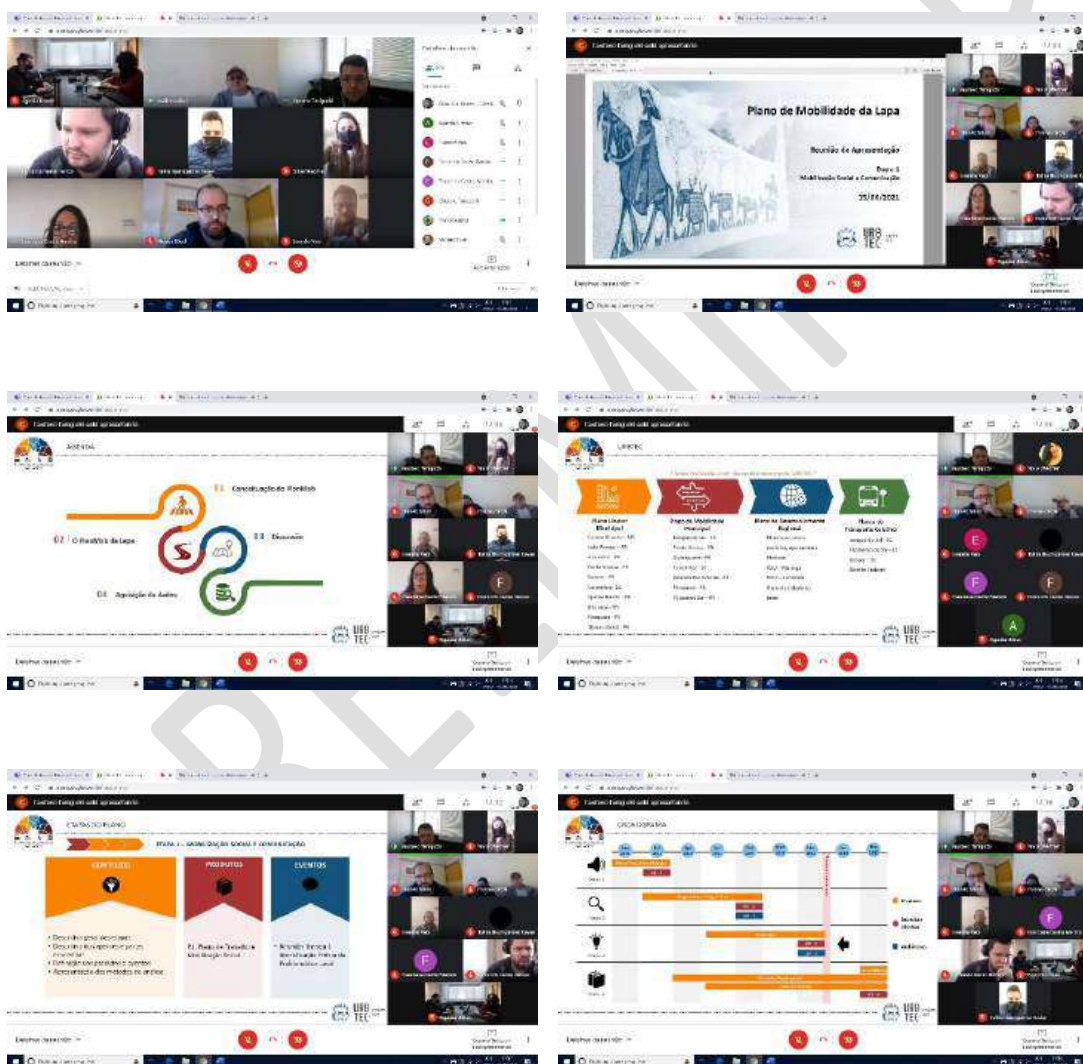
Gustavo pergunta sobre possíveis dificuldades com a pandemia. Fernando comenta que mantendo os cuidados, não há impeditivo.

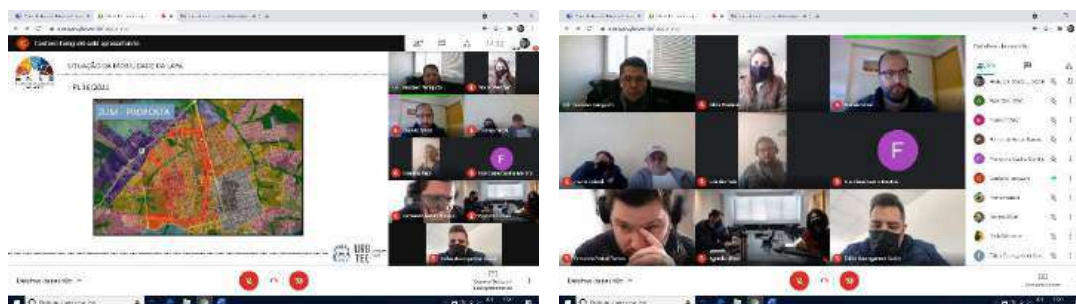
Fernando pergunta se há mais atores ou pessoas cuja presença nas reuniões, mais especificamente na 1ª Reunião Técnica, seria interessante. Gustavo fala que o foco são os

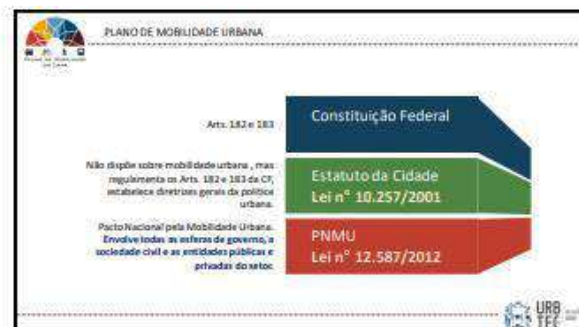
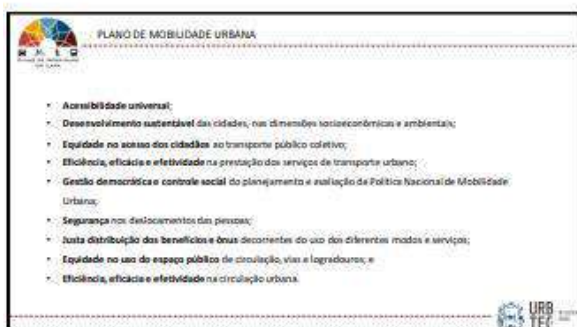
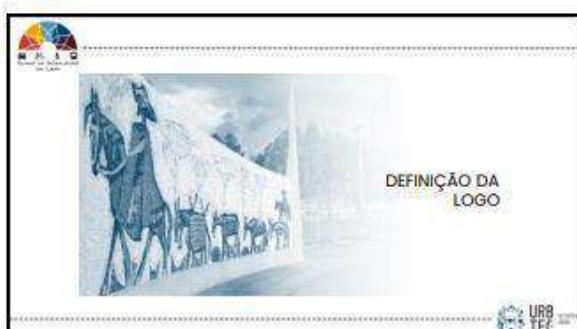
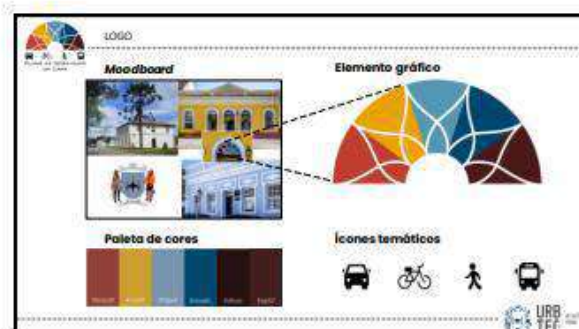
principais entes presentes no Termo de Referência, mas que sempre há a possibilidade de participantes que a prefeitura ache interessante.

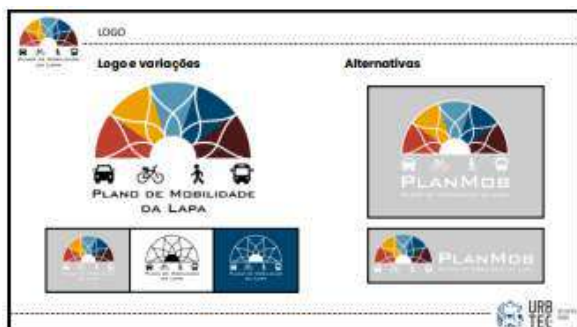
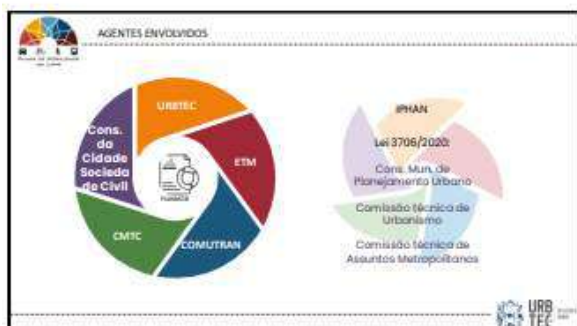
Gustavo consolida Fernando com o contato principal para o plano. Ao final, declara encerrada a reunião.

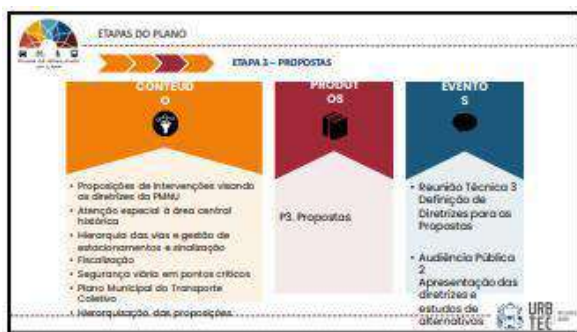
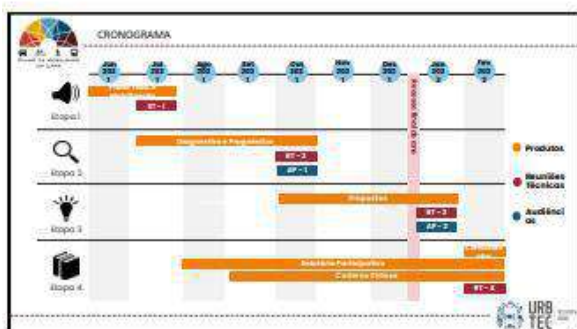
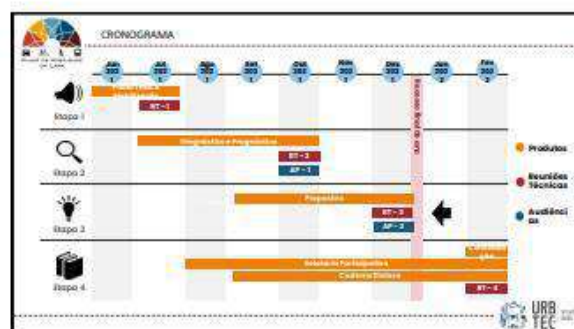
2.2.2 REGISTROS



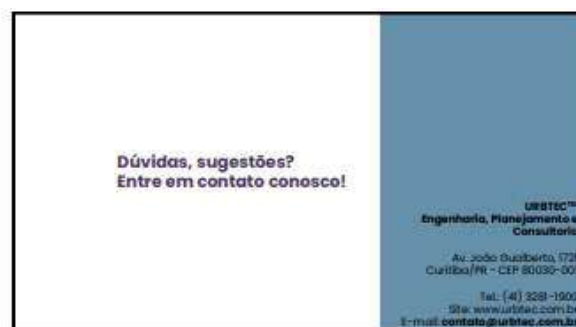












2.3 1ª REUNIÃO TÉCNICA

2.3.1 ATA DA APRESENTAÇÃO PRÉVIA AO PREFEITO

Local: Prefeitura da Lapa.

Data: 21/06/2021

Objetivo: Apresentação e conceituação sobre o Plano de Mobilidade e alinhamentos prévios sobre a elaboração.

Participantes: Fernando Ferrari Ramos; Silvia Wiedmer Schuster; Ricardo A. Ribas; Altair Carneiro Schmidt; Rodrigo dos Santos Gregoski; Diego T. Ribas (prefeito); Marion Silveira Cabral Fiuza; Manoela Feiges; Gustavo Taniguchi; Alceu Dal Bosco Junior.

Memória:

Gustavo inicia a reunião apresentando o contexto inicial dos planos de mobilidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passando ao Plano de Mobilidade da Lapa de forma a enfatizar o cronograma, que previa uma Audiência Pública em janeiro de 2022, e que, portanto, as primeiras etapas serão aceleradas para possibilitar a audiência até dezembro de 2021. Prefeito Diego concorda.

Ao mencionar a necessidade de página eletrônica específica para o Plano de Mobilidade, Tony Antunes (jornalista) se apresenta como responsável pela comunicação, repassando seu contato telefônico e e-mail.

Gustavo apresenta algumas provocações acerca da mobilidade como um todo (problemas, locais e informações a serem apontadas), inclusive para a questão do turismo no município. Prefeito Diego comenta que pode haver aumento do turismo com mudanças previstas para o pedágio na entrada da cidade e também expõe o ânimo para com o Plano de Mobilidade, que trará possibilidades ao município, como melhor qualidade de vida, investimentos, dentre outros.

Gustavo encerra a reunião.

2.3.2 ATA DA 1ª REUNIÃO TÉCNICA

Local: Prefeitura da Lapa – Departamento de Compras, Licitações e Contratos. R. Barão do Rio Branco, 1709 - Centro, Lapa.

Data: 21/06/2021

Objetivo: Apresentação e conceituação sobre o Plano de Mobilidade e alinhamentos prévios sobre a elaboração.

Participantes: Fernando Ferrari Ramos; Silvia Wiedmer Schuster; Ricardo A. Ribas; Altair Schmidt; Rodrigo dos Santos Gregoski; Diego A. Ribas; Manoela Feiges; Gustavo Taniguchi; Alceu Dal Bosco Junior

Memória:

Gustavo inicia a reunião com os técnicos e foca nas partes específicas de agentes interessados. Participantes comentam que as comissões técnicas de urbanismo e de Assuntos Metropolitanos (relativas à lei 3706/2020) ainda serão montadas. Apontam também que não existe conselho da cidade, mas que há grupos de ciclistas e de caminhada que podem ser agentes de interesse. Evandro Veis é ligado a ciclomobilidade e pode auxiliar neste aspecto. Finalizando a questão de agentes, a coordenação do Plano de Mobilidade e a comissão de fiscalização do contrato já têm decreto constituindo-as (como aponta os itens 8 e 8.1 do TR).

Em se tratando de Transporte Público, Ricardo diz que há problemas que perduram com licitação do TC, com procedimentos anteriores ainda não aprovados. Participantes comentam que o TC tem um enfoque específico na JBS, que acaba por ser o motivo para a existência das linhas na cidade, deixando de lado outros potenciais usuários. Como exemplo, foi citado o grande número de vans escolares, cuja demanda poderia ser sanada, em parte, por um sistema de transporte público.

Manoela relembra a questão da Audiência Pública em dezembro ao se comentar o cronograma e apresenta o PAI como formato para cronograma físico-financeiro dos primeiros 5 anos (exigido pelo item 5.1.4 do TR). Fernando concorda com o formato, sendo aceito para tal.

Manoela apresenta de forma geral o checklist de informações que serão pedidas à prefeitura. Alguns comentários durante a exposição foram:

- Fernando: A Ferroeste passa no perímetro urbano em Eng. Blei;
- Fernando: Passagem de carga no centro já é proibida, mas não há fiscalização;
- Altair: Está em andamento a municipalização do trânsito, em anos passados havia resistência a isso por conta da criação de cargos;
- Altair: Não há vontade política por estacionamento rotativo;
- Ricardo: Confirma a existência de bilhetagem eletrônica e comenta que concessão do Transporte Coletivo rural não é a mesma para a urbana;
- Fernando: Localização da Caixa Econômica induz o comércio nos arredores e gera complicadores no tráfego;
- Fernando: Há certa dificuldade em transposições dos rios existentes na cidade;
- Altair e Ricardo: Região da Rodoviária também apresenta complicações, o estacionamento é usado por viajantes, que mantêm seus veículos por muito tempo;
- Fernando: Há alta demanda entre Lapa e Araucária;

- Altair: Sentimento é de que as pessoas não fazem muitos deslocamentos a pé e que geralmente caminham nas ruas, por conta de calçadas estreitas;
- Fernando: Não é interessante um calçadão no centro, percepção é de que “tiraria a vida” do centro histórico. Uma via compartilhada entre pedestres e veículos talvez possa ser aceita. Também comenta sobre as caminhadas que acontecem no interior e na Avenida principal da cidade;
- Altair: Comenta que não se usa muito bicicleta na cidade também;
- Fernando: Há ciclismo para turismo, especialmente aos fins de semana e para a Gruta do Monge;
- Apresenta problemáticas dos cruzamentos e acessos em Mariental, com enfoque nos veículos de carga. Deve-se, talvez, remanejar cruzamentos para facilitar para caminhoneiros e moradores locais.

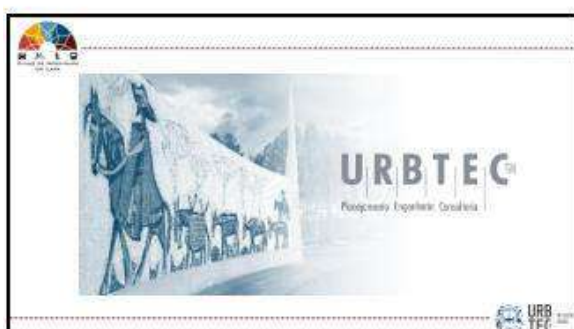
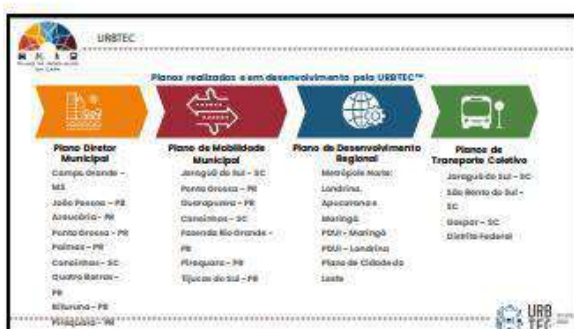
Comentário geral de que a fiscalização na cidade é ruim, dando o exemplo das marginais da rodovia, que virou estacionamento e oficina mecânica. A Polícia Militar é responsável pela fiscalização e já há tramitação para novos agentes de trânsito na cidade.

2.3.3 REGISTROS





2.3.4 MATERIAL APRESENTADO



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 182 e 183

Não dispõe sobre mobilidade urbana, mas regulamenta os Arts. 182 e 183 da CF, estabelece diretrizes gerais da política urbana.

Pacto Nacional pela Mobilidade Urbana. Envolve todas as esferas do governo, a sociedade civil e as entidades públicas e privadas do setor.

Constituição Federal

Estatuto da Cidade
Lei nº 10.257/2001

PNMU
Lei nº 12.587/2012



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

- **Acessibilidade universal;**
- **Desenvolvimento sustentável** das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- **Equidade no acesso** das cidadãs ao transporte público coletivo;
- **Eficiência, eficácia e efetividade** na prestação dos serviços de transporte urbano;
- **Gestão democrática e controle social** do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- **Segurança** nos deslocamentos das pessoas;
- **Justa distribuição** dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- **Equidade no uso** do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- **Eficiência, eficácia e efetividade** na circulação urbana.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

MORAR

TRABALHAR/ESTUDAR

MOBILIDADE

LAZER

PLANO DIRETOR MUNICIPAL
Lei 3700/2020

PLANO DE MOBILIDADE



PLANO DE MOBILIDADE URBANA



DEFINIÇÃO DA LOGO



LOGO

Moodboard

Elemento gráfico

Paleta de cores

Ícones temáticos

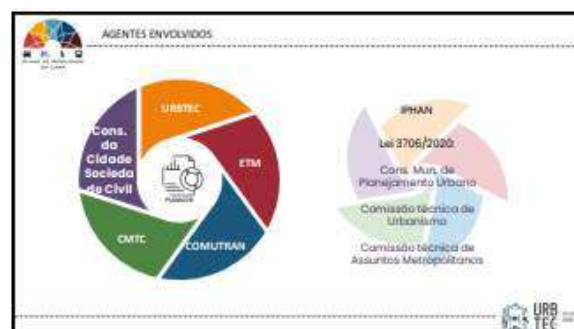


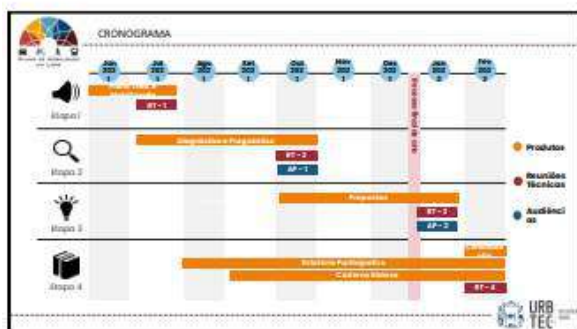
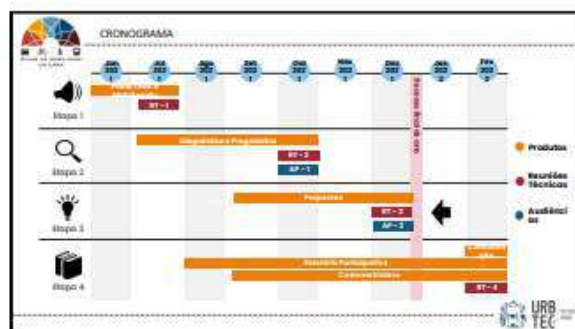
LOGO

Logos e variações

Alternativas







COMUNICAÇÃO

CONTATO DA PREFEITURA
Departamento de
Eventos (Comunicação)
comunicação@lapa.pb.gov.br
(41) 3547-5032

CONTATO DA URBTEC™
Paulo Victor Grein
Jornalista
paulo@urbtec.com.br
(41) 3281-1900

**CONSOLIDAÇÃO DE
ITENS DO TR**

CONSOLIDAÇÃO DE ITENS DO TR

Cronograma físico-financeiro dos primeiros 5 anos:
Etapa 4 (Item 5.1.4, pg 50)

PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS (PAI)

Eixo Temático: VVVV / TEMA: ZZZZ					
Item 5.1.4					
INDICADORES DE REALIZAÇÃO	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES
AÇÕES	INDICADORES DE REALIZAÇÃO	PROPOSTAS	PRazo (realização)	CURTO PRazo (realização)	AGENTES RESPONSÁVEIS
Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento

CONSOLIDAÇÃO DE ITENS DO TR

Cronograma físico-financeiro dos primeiros 5 anos:
Etapa 4 (Item 5.1.4, pg 50)

PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS (PAI)

Eixo Temático: VVVV / TEMA: ZZZZ					
Item 5.1.4					
INDICADORES DE REALIZAÇÃO	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES	DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES
AÇÕES	INDICADORES DE REALIZAÇÃO	PROPOSTAS	PRazo (realização)	CURTO PRazo (realização)	AGENTES RESPONSÁVEIS
Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento	Atividade de desenvolvimento

Considerar na elaboração do Plano Financeiro (PF) e nas
Atividades de Desenvolvimento (AD) e
Objetivos de Desenvolvimento (OD)

Atividade de desenvolvimento
Atividade de desenvolvimento

Atividade de desenvolvimento
Atividade de desenvolvimento

CONSOLIDAÇÃO DE ITENS DO TR

Forma de Entrega dos Produtos:
Todas as etapas (Item 5.3.7, pg 57)

Termo de Referência

IV. As versões digitais dos produtos
devem ser entregues em
formatos abertos, observando as
seguintes extensões: DOC
(textos), XLS (planilhas), DWG,
JPG (imagens) e PPT
(apresentações)

Apontamento e consultor + sugestão

IV. As versões digitais dos produtos
devem ser entregues em
formatos abertos, observando as
seguintes extensões: DOC
(textos), XLS (planilhas), SHP, JPG
(imagens) e PPT (apresentações)

**LEVANTAMENTO DE
DADOS**

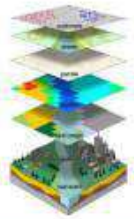
COLETA DE DADOS

Quem detém as informações municipais?

- Município
- Instituições estaduais
- Instituições federais
- Instituições acadêmicas

SIG – Sistema de Informações Geográficas

Arquivos em shapefile



APRESENTAÇÃO DOS DADOS

Mapas temáticos



SOLICITAÇÃO DOS DADOS

Planilhas de solicitação de dados

TIPO DE DADO	ORIGEM	FORMATO	FORMATO	FORMATO	FORMATO
Dados gerais sobre a mobilidade	Mapa de Lapa	Shapefile	Mapa de Lapa	Mapa de Lapa	Mapa de Lapa
	Mapa de Lapa	Shapefile	Mapa de Lapa	Mapa de Lapa	Mapa de Lapa
Dados sobre o transporte coletivo	Mapa de Lapa	Shapefile	Mapa de Lapa	Mapa de Lapa	Mapa de Lapa
	Mapa de Lapa	Shapefile	Mapa de Lapa	Mapa de Lapa	Mapa de Lapa

Arquivos em Excel

PRÉ-DIAGNÓSTICO



PRÉ-DIAGNÓSTICO

Caracterização Geral do Município Item 4 (pg 41)

O principal eixo viário urbano da Lapa é a **Avenida Cristiano Munhoz da Rocha/Av. Dr. Manoel Pedro**, principal eixo da cidade. Outros eixos viários relevantes são a **Av. Dr. Aloísio Leonil** e **Rua Hipólito Alves de Araújo**, os quais se cruzam no centro do quadro urbano, dividindo a cidade em quatro partes.

Além disso, as pistas de rolamento e calçadas, principalmente no **Centro Histórico** e alguns loteamentos, são bastante estreitas.

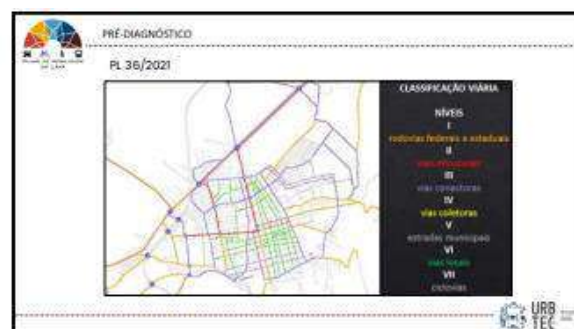


PRÉ-DIAGNÓSTICO

Caracterização Geral do Município Item 4 (pg 41)

O **setor sudoeste** do quadro urbano recebeu nos últimos tempos a implantação de **empreendimentos habitacionais**, potencializando os conflitos de tráfego. Com o crescimento recente do município, os loteamentos foram aumentando, levando as **ruas descontinuas** e causando o **aumento do trânsito**.






PLANO DE MOBILIDADE
DA LAPA

Dúvidas, sugestões?
Entre em contato conosco!

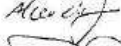
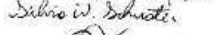
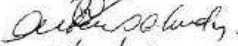
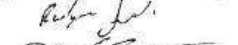
URB TEC™
Engenharia, Planejamento e
Consultoria

Av. João Guaberto, 1721
Curtisópolis - CEP 80030-001

Tel.: (41) 3289-1900
Site: www.urbtec.com.br
E-mail: contato@urbtec.com.br

2.3.5 LISTA DE ASSINATURAS

Figura 6: Registro de assinaturas da 1ª Reunião Técnica

PLANO DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DA LAPA - PE			
REUNIÃO TÉCNICA, 21.06.21			
NOME	INSTITUIÇÃO	CONTATO	ASSINATURA
MANUELA TOIGES	URBTEC	3281-1900	
Alceu Del Bosco Jr	URBTEC	3281-1900	
FERNANDO FERRARI RAMOS	PREFEITURA DA LAPA	3547-8000	
SÍLVIA WEDMER SCHUSTER	PREFEITURA DA LAPA	3622-0321	
Ricardo A. Ribas	TRANSLAPA	41 938386443	
ARTHUR CARNEIRO SCHMIDT	PREF. LAPA	41 9.8849-8719	
RODRIGO DOS SANTOS GREGOSKI	PREF. LAPA	41 98849656	
DIEGO J. RIBAS	PREF. LAPA	41 93832586	
MARION SILVIA CAROL FIVZA	PREF. LAPA	41-3547-5050	

Fonte: URBTEC™ (2022)

3 ATIVIDADES DA 2ª ETAPA

3.1 DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES

3.1.1 2ª REUNIÃO TÉCNICA

Durante a organização da 2ª Reunião Técnica, foi enviado o *card* de divulgação ilustrado a seguir para o presidente da Equipe Técnica Municipal, Fernando Ferrari Ramos, com o seguinte texto: “Na próxima quinta-feira (26/08/2021) acontecerá na Câmara Municipal a 2a Reunião Técnica do Plano de Mobilidade da Lapa, cujo principal objetivo é repassar aos técnicos da prefeitura os principais métodos e metodologias aplicadas em todas as etapas da elaboração do Plano. É essencial a participação dos membros da ETM e do Conselho municipal de Planejamento Urbano, como consta no Termo de Referência. Os membros da CMTC e da COMUTRAN também estão convidados e sua presença pode ser de grande valia. Aguardamos vocês!”

Figura 7: Card de divulgação da 2ª Reunião Técnica



Fonte: URBTEC™ (2022)

3.1.2 PESQUISAS E QUESTIONÁRIOS

Figura 8: Divulgação dos questionários de mobilidade no site da prefeitura municipal



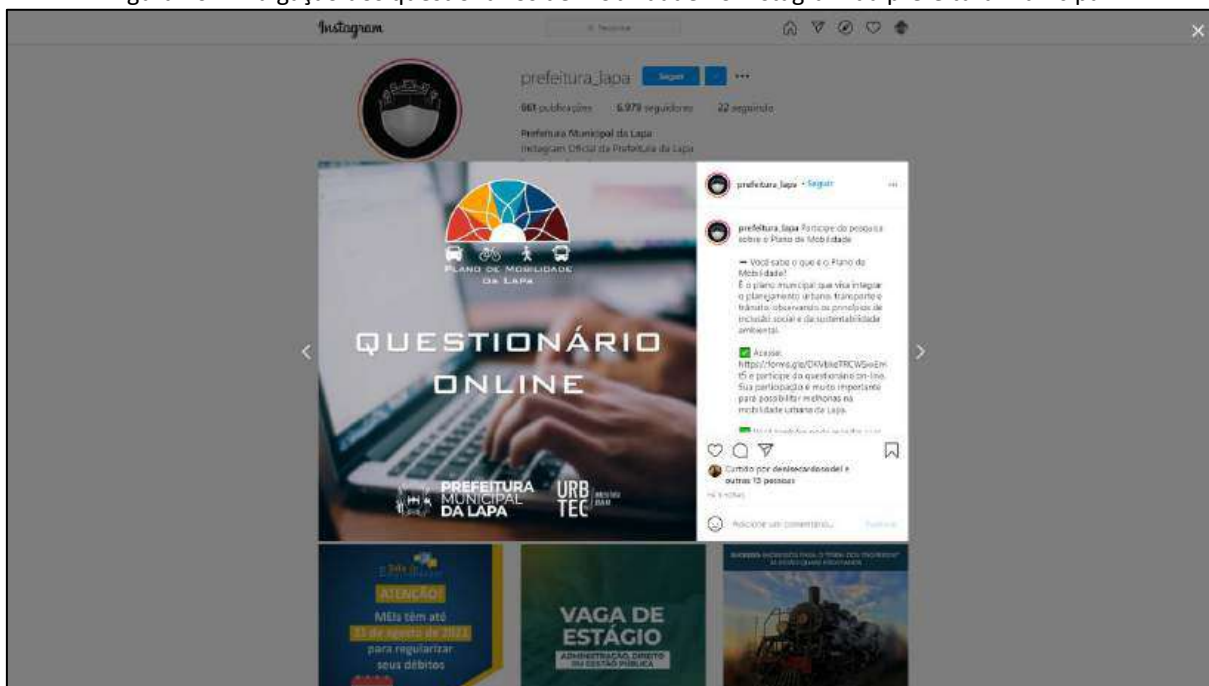
Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 9: Divulgação dos questionários de mobilidade no Facebook da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 10: Divulgação dos questionários de mobilidade no Instagram da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 11: Press-release do questionário online no site da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 12: Press-release do questionário de mobilidade no site da prefeitura



Fonte: URBTEC™ (2022)

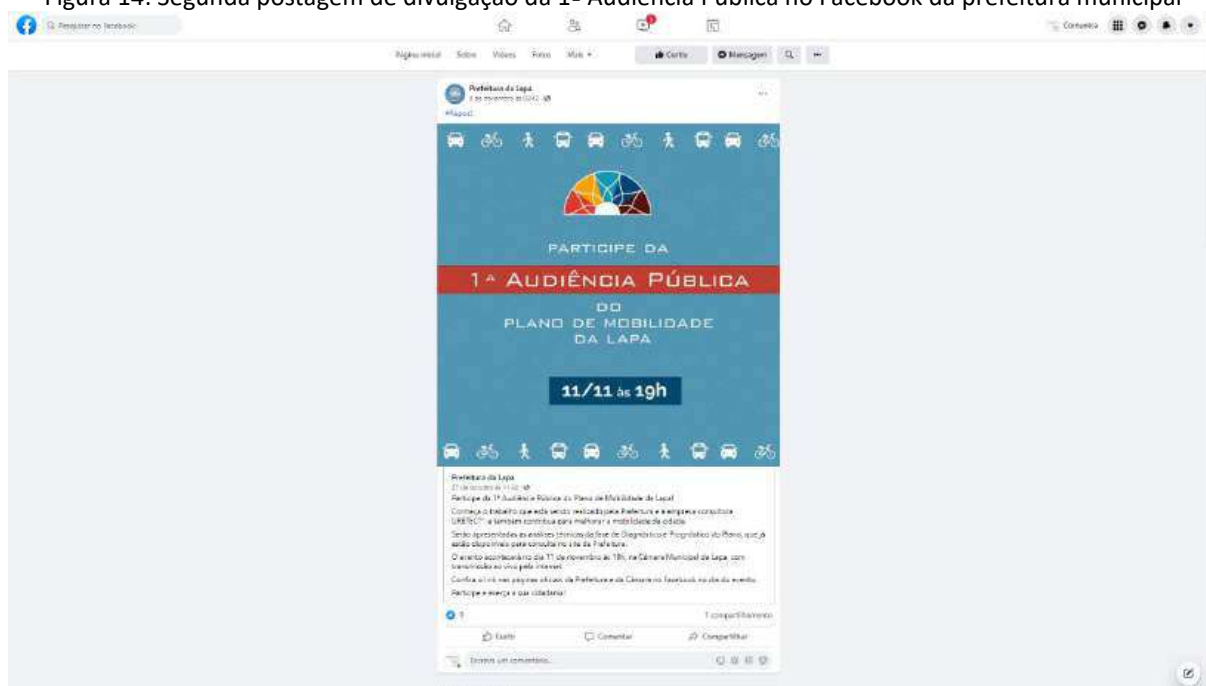
3.1.3 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – MÍDIAS SOCIAIS

Figura 13: Divulgação da 1ª Audiência Pública no Facebook da prefeitura municipal



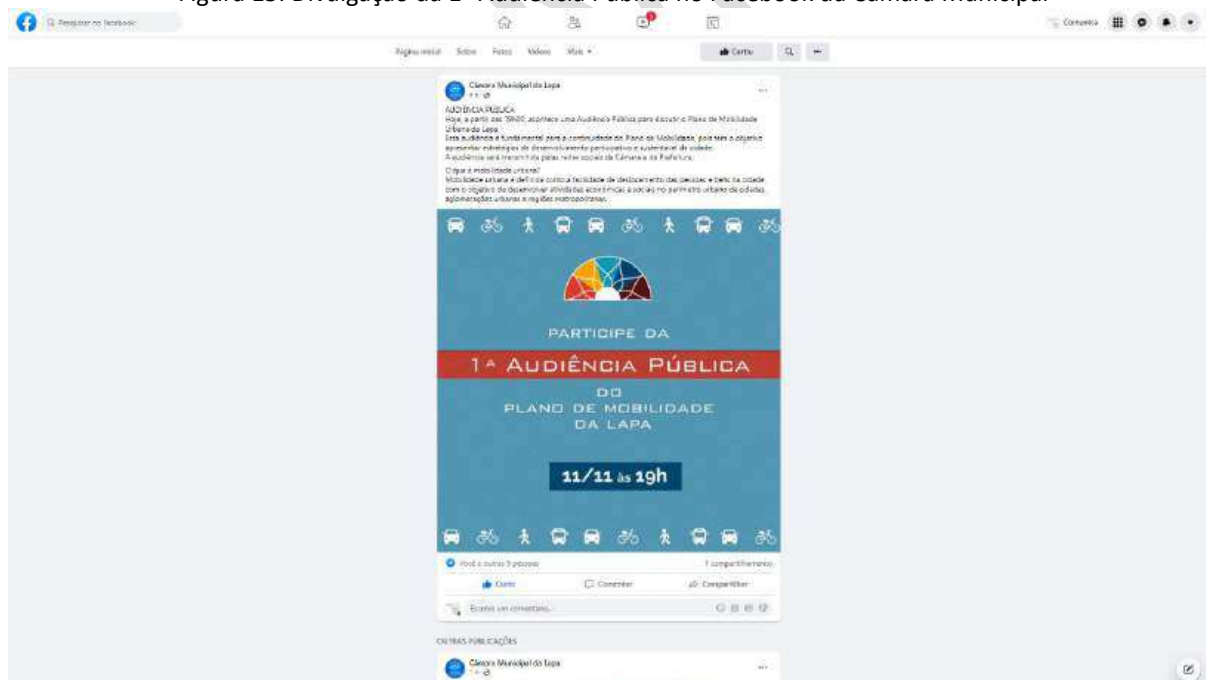
Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 14: Segunda postagem de divulgação da 1ª Audiência Pública no Facebook da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 15: Divulgação da 1ª Audiência Pública no Facebook da Câmara Municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 16: Divulgação da 1ª Audiência Pública no Instagram da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 17: Divulgação da 1ª Audiência Pública no Instagram da Câmara Municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 18: Press-release de divulgação da 1ª Audiência Pública no site da prefeitura municipal

PARTICIPE DA 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE DA LAPA

27 de Outubro de 2021 às 11:30





“ LEIA ,FIQUE POR DENTRO E PARTICIPE ”

A Prefeitura Municipal da Lapa convida os moradores a participarem da 1ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade da Lapa, que será realizada no dia 11 de novembro de 2021 (quinta-feira), às 19h na Câmara Municipal da Lapa.

A participação também poderá ser de maneira remota, no mesmo horário, através da transmissão ao vivo que será divulgada no Facebook, na [Página da Prefeitura](#) e na [Página da Câmara Municipal](#).

O encontro busca apresentar e pactuar com a população lapeana as análises técnicas relativas à fase de Diagnóstico e Prognóstico da elaboração do Plano.

Será uma oportunidade para que os participantes conheçam a realidade atual e as tendências da mobilidade no município, a partir de dados e informações levantados pela empresa consultora URBTEC™.

As informações e relatórios já estão aqui no site da Prefeitura, no subportal do [Plano de Mobilidade](#), onde a população pode contribuir com sugestões para o desenvolvimento do Plano. Essa participação é fundamental para pensar de forma coletiva o futuro da cidade.



PARTICIPE!

1ª Audiência Pública do Plano Diretor da Lapa

Data: 11 de novembro de 2021 – quinta-feira

Horário: 19h

Local: Câmara Municipal da Lapa

Endereço: Alameda David Carneiro, 390

Participação virtual: Consultar as páginas oficiais da Prefeitura e da Câmara no dia do evento.

Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 19: Divulgação da 1ª Audiência Pública no stories do Facebook da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 20: Divulgação da 1ª Audiência Pública no stories do Instagram da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 21: Press-release da 1ª Audiência Pública no site da prefeitura da Lapa



Fonte: URBTEC™ (2022)

3.2 REUNIÃO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

3.2.1 ATA

Local: Reunião remota.

Data: 13/07/2021

Objetivo: Apresentar os preceitos para o Plano Municipal de Transporte Coletivo com representante das linhas urbanas e discutir sobre os dados necessários.

Memória:

Gustavo inicia a apresentação, destacando os pontos já apresentados aos participantes e destaca o objetivo de elaborar o Plano Municipal de Transporte Coletivo, permitindo base para futuras concessões das linhas. Questão de destaque é a necessidade e a importância de dados do transporte coletivo na cidade, ao que Gustavo comenta ser

preferíveis dados anteriores à pandemia. Ricardo pontua que em relação às medidas restritivas, as linhas de ônibus estão próximas do normal.

Em relação a tarifa, Ricardo comenta que não tem dados sobre isenção por questões técnicas envolvendo o reconhecimento facial. Ademais, diz que Altair detém as informações de cálculo tarifário, podendo fornecê-las. Gustavo destaca que para o contexto da Lapa, uma planilha simplificada seria o suficiente.

No que concerne demais dados requisitados, Ricardo não pôde verificar com maior atenção a planilha de dados requisitados do transporte coletivo, mas que seria possível fazê-lo ainda na semana em questão. Ricardo também comenta da existência de planilha detalhada com várias informações, porém de difícil entendimento por pessoas de fora da empresa, necessitando uma reunião para explicação das informações. Gustavo sugere reunião específica para tanto em breve.

Alceu pergunta sobre o mapeamento das linhas recebidas, para confirmar a mudança de trajeto conforme o horário. Ricardo confirma este comportamento.

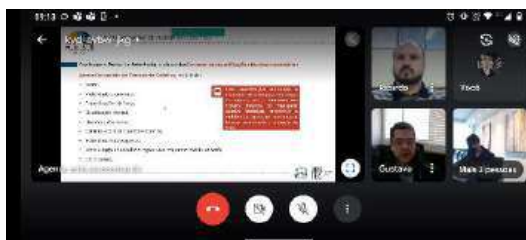
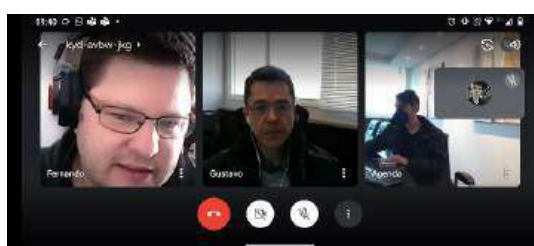
Alceu também relembra sobre os modelos de dados tabulados a serem recebidos, destacando a não necessidade de formatação ou tratamento dos dados, sendo preferíveis dados brutos.

Ricardo pergunta sobre como serão as pesquisas, pois comenta terem pesquisas de satisfação de anos anteriores (4 anos atrás). Neste sentido, Gustavo expressa interesse pelos resultados destas pesquisas, para que sejam comparadas com as pesquisas a serem realizadas. Gustavo também destaca que serão feitas mais pesquisas além da pesquisa de satisfação.

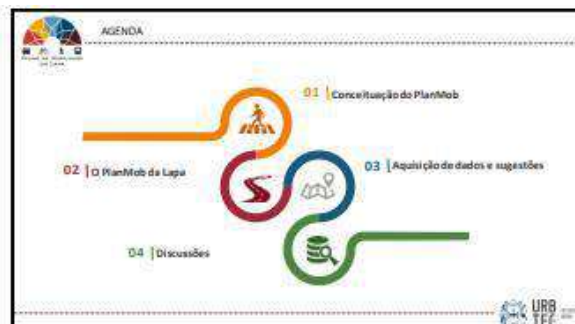
Alceu pergunta a Ricardo se os passageiros podem efetuar viagens com pagamento em dinheiro além do cartão transporte, ao que Ricardo confirma.

Sem mais questionamentos ou comentários, a reunião é encerrada.

3.2.2 REGISTROS



3.2.3 MATERIAL APRESENTADO



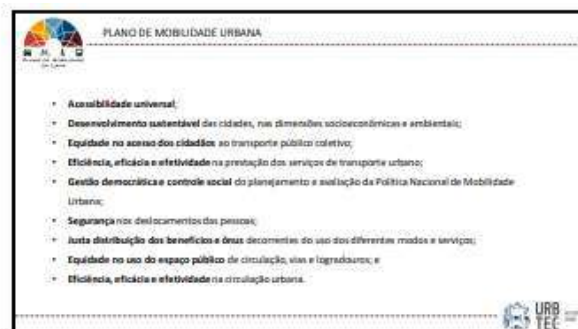
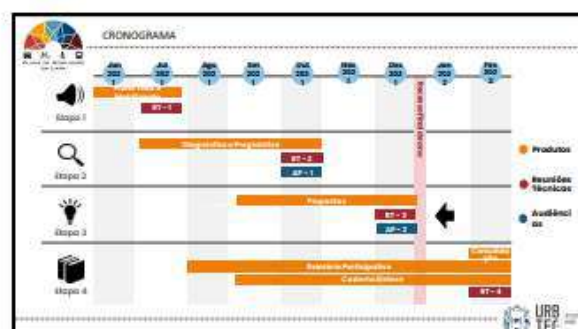
URB TEC

Planos realizados e em desenvolvimento pela URB TEC™

Plano Diretor Municipal	Plano de Mobilidade Municipal	Plano de Desenvolvimento Regional	Planos de Transporte Coletivo
Campo Grande - MS	Jaraguá do Sul - SC	Mato Grosso do Sul - MT	Jaraguá do Sul - SC
João Pessoa - PB	Ponta Grossa - PR	Londrina - PR	São Bento do Sul - SC
Assis do Brasil - RS	Guarapuava - PR	Apucarana - PR	São Carlos - SC
Ponta Grossa - PR	Caracati - SC	Maringá - PR	Blumenau - SC
Palmas - PI	Fazenda Boa Grande - PR	PDU - Maringá	Distrito Federal
Canoinhas - SC	Pinópolis - PI	PDU - Londrina	
Quatro Barras - PR	Vitória do Sul - PI	Plano de Cidades Leste	
Marília - SP			
Witmar - SP			

URB TEC







SOLICITAÇÃO DOS DADOS

Planilhas de solicitação de dados

TIPO DE DADOS	TIPO	RELEVÂNCIA	ORIGEM	FORMATO	TEMPO DE ATUALIZAÇÃO
Dados gerais sobre a mobilidade	Indicadores	Indicadores de mobilidade	Município	Excel	Trimestral
	Mapas	Mapas de mobilidade	Município	Shapefile	Trimestral
Dados sobre o Transporte Coletivo	Mapas	Mapas de mobilidade	Município	Shapefile	Trimestral
	Mapas	Mapas de mobilidade	Município	Shapefile	Trimestral

Arquivos em Excel

URB TEC

COLETA DE DADOS

Formatos de tabulação

Histórico de demanda

Mês	Ano	Passageiros
Jan/2019	2019	1000000

Dados de Carga Transporte

Origem	Destino	Modalidade	Origem	Destino	Modalidade	Origem	Destino	Modalidade	Origem	Destino	Modalidade
Estação A	Estação B	Ônibus	Estação C	Estação D	Ônibus	Estação E	Estação F	Ônibus	Estação G	Estação H	Ônibus

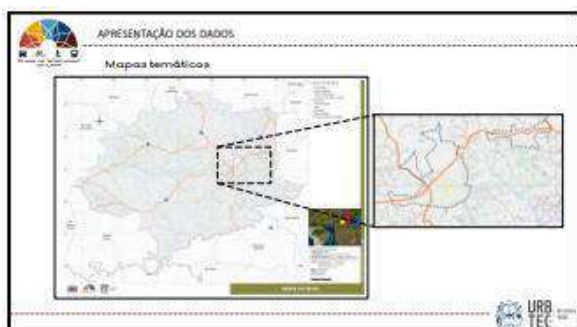
Dados de GPS dos Ônibus

Corrente	Data e Hora	Latitude	Longitude	Altitude	Velocidade	Aceleração	Compasso	Bateria	Temperatura	Humidade	Pressão
1	2019-01-01 00:00:00	-23.5505	-46.6333	780	0.0	0.0	0.0	100	25.0	65.0	1013.25

Dados brutos

Sem necessidade de formatação

URB TEC



3.3 1ª REUNIÃO DE TRANSPORTE COLETIVO RURAL

3.3.1 ATA

Local: Sala de Licitações – Prefeitura. Lapa, PR.

Data: 21/07/2021

Objetivo: Apresentar os preceitos para o Plano de Mobilidade e Plano Municipal de Transporte Coletivo com representante das linhas rurais e discutir sobre os dados necessários.

Participantes: Altair Schmidt; Adriano Stica; Fábio Pianovski; Diomar Teich; Osvaldo Nascimento; Manoela Feiges; Alceu Dal Bosco Junior.

Memória:

Manoela inicia a reunião apresentando-se e apresentando a equipe. Dentre os tópicos, aponta a obrigatoriedade legal e a importância do Plano Municipal de Transporte Coletivo, mais focado na área urbana, mas que pode trazer um diagnóstico das linhas rurais, até mesmo tarifário.

Adriano levanta dúvida sobre a participação de sua empresa e de alguns dos presentes na reunião, visto que não efetuam o transporte coletivo por linhas concedidas. Diomar comenta que apenas ele faz um trajeto da prefeitura e Osvaldo acrescenta que auxilia esporadicamente com suas linhas parte da demanda que deveria ser servida por linhas concedidas.

Diomar diz que o foco deveria ser a empresa Translapa, que presta o serviço urbano, ao que Manoela explica que o plano está considerando o transporte coletivo urbano, mas que deve também olhar para os serviços no restante do município.

Diomar expressa a inviabilidade para o transporte coletivo trazida por Ubers e Táxis não regulamentados, que por vezes atuam como caronas planejadas, fato que obrigou a diminuição de traçados. Fábio concorda e diz ser injusto para com o transporte coletivo.

Diomar se retira da reunião antes de ser encerrada por necessidade de medicação regular.

Osvaldo faz reclamação sobre falta de vagas de estacionamentos, pontuando a dificuldade percebida para implementar estacionamento de 15 minutos ao lado da Rodoviária. Especificamente sobre o transporte coletivo urbano, reclama sobre a JBS definir o transporte coletivo. Fábio concorda, indignando-se por ser um serviço público que acaba por atender uma empresa em específico.

Manoela expressa preocupação por se tratar de uma reunião sobre o transporte coletivo rural que, naquele momento, não contava com nenhuma empresa prestadora do serviço. Alceu pergunta a Fábio e Adriano se de fato não operam linhas concedidas. Eles consentem. Osvaldo reafirma também não prestar serviço para linhas concedidas, apenas esporadicamente como forma de ajudar algumas pessoas que precisam ao longo de sua rota particular.

Manoela e Alceu perguntam quais as linhas, destinos e empresas responsáveis por estes serviços. Os participantes têm dificuldade de apontar os destinos e, principalmente, os trajetos das linhas, mas comentam sobre a empresa TransAfonso que opera a linha com destino a Canoeiro, o contato seria João Renato (41 98845-0951). Os presentes também apontam o Diomar como outro prestador, operando a linha com destino a Floresta São João. A terceira e última empresa seria a TransGabriel, com destino a São Bento, cujo contato seria Marcos Ramos.

Ademais, Adriano e Osvaldo levantam preocupações sobre o Transporte Escolar, visto que há dificuldade para a operação por conta da falta de reajustes da prefeitura,

tornando o serviço inviável. Em conversa entre ambos, propõem a exigência de reequilíbrio dos repasses.

Sem mais a declarar por parte dos presentes, Manoela agradece e encerra a reunião.

3.3.2 REGISTROS



3.3.3 MATERIAL APRESENTADO



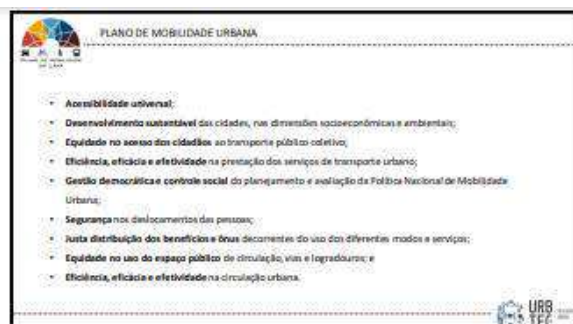
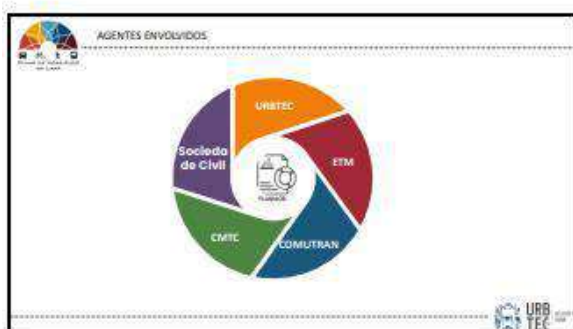
URB TEC

Planos realizados e em desenvolvimento pela URB TEC™

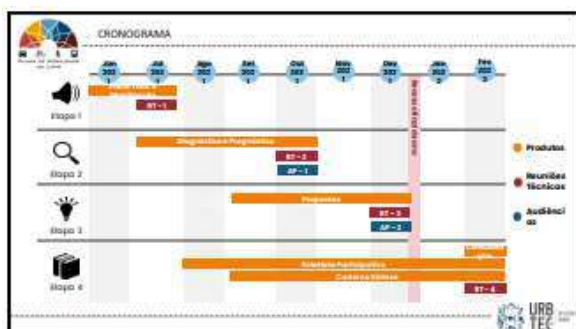
Plano Diretor Municipal	Plano de Mobilidade Municipal	Plano de Desenvolvimento Regional	Planos de Transporte Coletivo
Campo Grande - MS	Jaraguá do Sul - SC	Metrópole Norte: Londrina, Apucarana, Maringá, Foz de Iguaçu, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú	Jaraguá do Sul - SC
João Pessoa - PB	Porto Alegre - RS	Landriana, Apucarana, Maringá, Foz de Iguaçu, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú	São Bento do Sul - SC
Araucária - PR	Ourinhos - SP	Landriana, Apucarana, Maringá, Foz de Iguaçu, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú	SC
Porto Alegre - RS	Caraculha - SC	Landriana, Apucarana, Maringá, Foz de Iguaçu, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú	Barcelos - SC
Palmas - PI	Itapecuru - PA	Landriana, Apucarana, Maringá, Foz de Iguaçu, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú	Distrito Federal
Caraculha - SC	Itapecuru - PA	Landriana, Apucarana, Maringá, Foz de Iguaçu, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú	
Quatro Barras - PR	Itapecuru - PA	Landriana, Apucarana, Maringá, Foz de Iguaçu, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú	
Monte Alegre - PI	Itapecuru - PA	Landriana, Apucarana, Maringá, Foz de Iguaçu, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú, Foz de Iguazú	

URB TEC









Objetivo: Alinhamentos sobre o site do Plano de Mobilidade da Lapa, bem como aspectos de comunicação relacionada ao plano para com a população lapeana.

Participantes: Fernando Ferrari Ramos; Silvia Wiedmer Schuster; Tony Antunes; Eduardo da Cruz; Matheus Rocha; Sérgio L. Zacarias; Manoela Feiges; Alceu Dal Bosco Junior.

Memória:

Manoela inicia a reunião apresentando os envolvidos e fala do objetivo da reunião. Tony apresenta Eduardo como principal responsável pelas redes sociais da prefeitura. Manoela passa a palavra para Alceu, Matheus e Sérgio.

Alceu fala da importância do site especialmente para atuar como centralizador das informações para a população, que pode não saber o local para recorrer a mais detalhes da elaboração do plano. Também relembra o e-mail específico para o plano, ao que Tony e Eduardo verificam se, no momento, há e-mails não lidos. Neste quesito, Manoela sugere que apliquem envio automático dos e-mails recebidos para a URBTEC, assim permitindo a verificação por parte do gerente do plano, além da prefeitura.

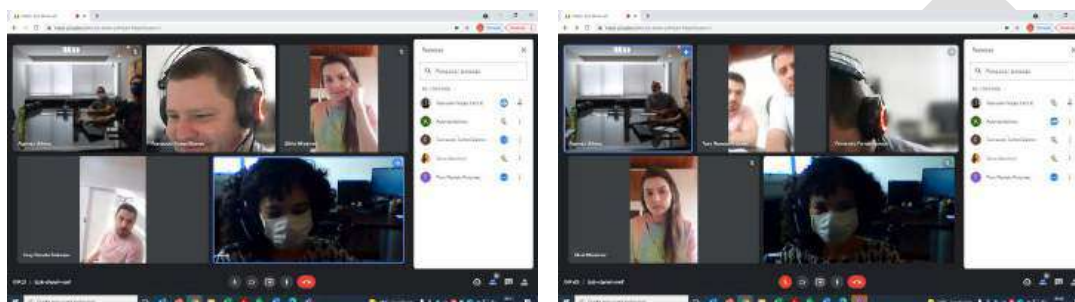
Matheus prossegue falando sobre o site e apresentando a estrutura básica necessária, buscando facilitar a apresentação dos produtos, eventos e até mesmo das notícias vinculadas ao plano e participação popular. Também pede que o ícone relacionado ao Plano de Mobilidade seja disposto automaticamente entre os primeiros que aparecem na faixa de links do site oficial da prefeitura. Tony comenta que, a depender da hierarquia dos demais links, esta alteração pode ser feita.

Sérgio pergunta, na opinião da prefeitura, qual o meio de comunicação mais eficiente para levar informação aos cidadãos. Tony responde que as redes sociais tem tido um papel cada vez maior, mas que sempre acham importante a variação dos meios pelas diferentes características da população, especialmente a rural. Sérgio, então, comenta sobre a importância de focar nos principais meios que facilite o entendimento por parte da população dos aspectos que possam ser muito técnicos do plano, tentando traduzir toda a complexidade.

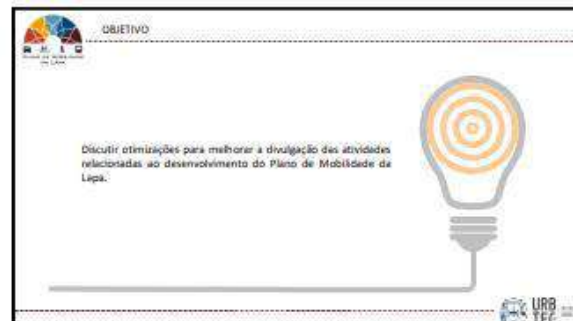
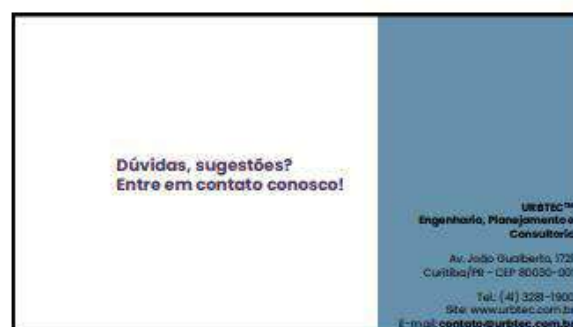
Tony e Eduardo concordam com tudo o que foi exposto e se dispõem a pôr em prática as demandas conforme a URBTEC encaminhe-as com o material necessário.

Sem mais a declarar por parte dos participantes, Manoela encerra a reunião.

3.4.2 REGISTROS



3.4.3 MATERIAL APRESENTADO



3.5 2ª REUNIÃO DE TRANSPORTE COLETIVO RURAL

3.5.1 ATA

Local: Receptivo Turístico da Lapa.

Data: 26/08/2021

Objetivo: Apresentar os preceitos para o Plano de Mobilidade e Plano Municipal de Transporte Coletivo com representante das linhas rurais e discutir sobre os dados necessários.

Participantes: Altair Schmidt; Marcos Ramos; Mario Roberto Afonso Marsolek; Fernando Ferrari Ramos; Manoela Feiges; Alceu Dal Bosco Junior; Márcia Andrade Pereira Bernardinis.

Memória:

Manoela inicia a reunião apresentando-se e apresentando a equipe. Dentre os tópicos, aponta a obrigatoriedade legal e a importância do Plano Municipal de Transporte Coletivo, mais focado na área urbana, mas que pode trazer um diagnóstico das linhas rurais.

Após apresentação resumida e simplificada, sem multimídia para apresentação em slides, inicia-se uma conversa sobre a percepção dos representantes das empresas. Nota-se que a base da receita são os aposentados, que são cobrados no caso destas linhas rurais. Marcos aponta a ciência do Ministério Público quanto a esta questão, argumentando ser uma necessidade para manter as linhas em funcionamento.

Marcos comenta que a demanda normalmente se concentra em 2 semanas, mas que as linhas são mantidas independentemente da demanda. Comenta também que algumas linhas foram paradas antes da pandemia, devido a demanda, mas também após início da pandemia. Mario concorda e complementa dizendo que os itinerários mudam conforme dia e horário.

Márcia pergunta se há escolas no interior e como os alunos se locomovem, se utilizam as linhas rurais em questão ou fazem suas viagens de outra forma. Marcos e Mario comentam que há o transporte escolar no interior operado pela prefeitura.

Manoela pergunta sobre as tarifas e ambos os representantes das linhas dizem que os valores e informações quanto a subsídios sociais podem ser encontrados com a prefeitura (procurar por Márcia ou Ana).

Manoela inicia uma conversa sobre as principais reclamações dos usuários do ponto de vista dos representantes. Ao mesmo tempo, os presentes se dirigem até o mapa disposto na sala e o mapa impresso da URBTEC para apontar os trajetos efetuados por cada empresa, em cada dia da semana, e horários. Os resultados estão dispostos no mapa impresso, cuja foto se encontra nos registros. Neste sentido, dentre as reclamações, pontua-se:

- Altair diz que a população começou a usar muito mais o carro para se locomover, por ser um modo mais conveniente;
- Fernando comenta que há insatisfação percebida em Fazenda dos Forjos, local com operação da linha 7;
- Marcos concorda com comentário de Manoela, de que uma simples divulgação melhor dos trajetos e horários das linhas pode auxiliar a escolha dos moradores em optar pelos ônibus. Ao não saberem destas informações, os usuários não sabem onde, como e quando podem utilizar o ônibus;
- Marcos também lembra que há insatisfação dos aposentados pela obrigatoriedade do pagamento.

Ao longo da reunião, outras questões puderam ser consideradas, como a existência de serviços de balsas nos limites norte e noroeste do município. No total, são 4 pontos com travessia de balsa. Fernando comenta que apenas um deles – em Mato Queimado – é de responsabilidade da Lapa e está inoperante. Os demais estão operantes. Comenta também que na localidade de Palmira, há contrato para construção de ponte, mas que não há previsão de conclusão.

Após todos os levantamentos e sem mais a declarar por parte dos participantes, Manoela encerra a reunião.

3.5.2 REGISTROS



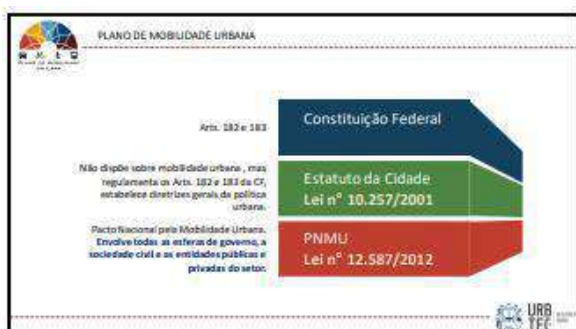
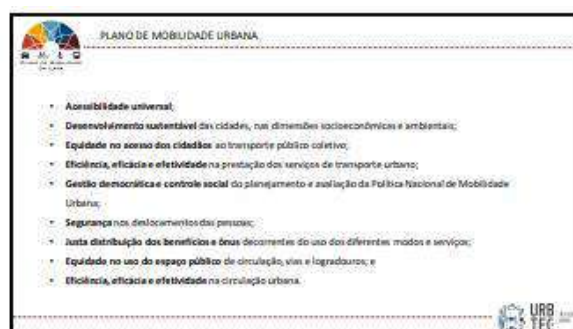
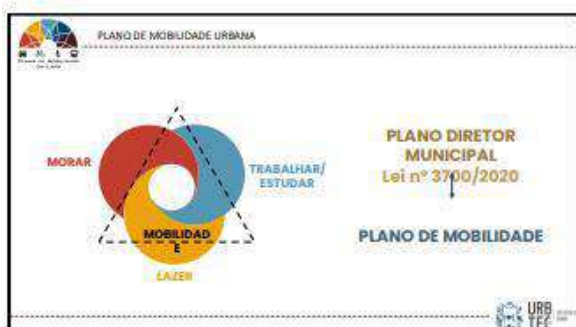
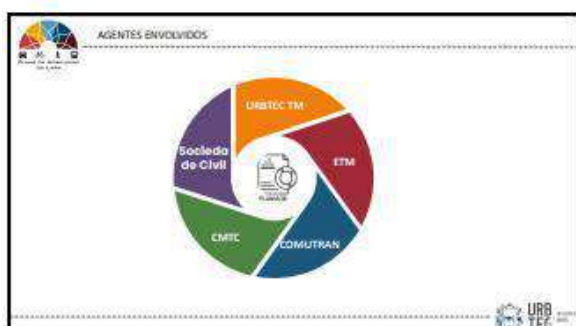
3.5.3 MATERIAL APRESENTADO

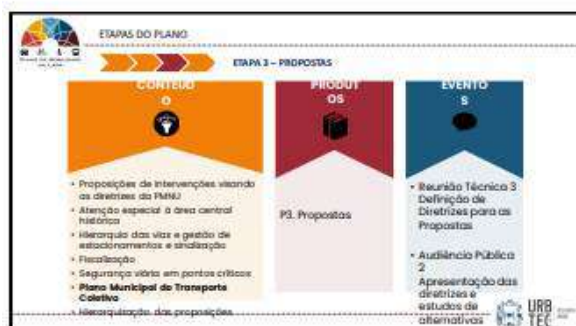


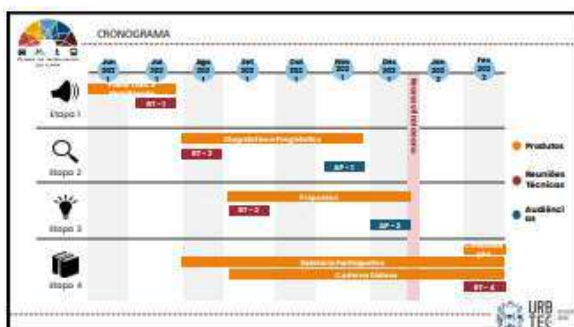
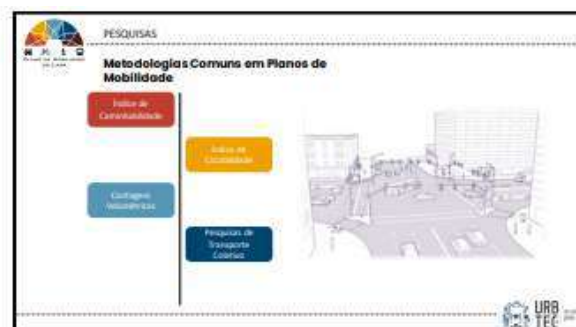

Planos realizados e em desenvolvimento pela URBTEC

Plano Diretor Municipal	Plano de Mobilidade Municipal	Plano de Desenvolvimento Regional	Planos de Transporte Coletivo
Campo Grande - MS	Jaraguá do Sul - SC	Metrópole Norte:	Jaraguá do Sul - SC
João Pessoa - PB	Ponta Grossa - PR	Londrina,	São Bento do Sul - SC
Araucária - PR	Ourinhos - PR	Apucarana	SC
Ponta Grossa - PR	Caracol - SC	Maringá	Gaspar - SC
Patos - PB	Itaúna - MG	PB - Maringá	Distrito Federal
Caravelas - BA	Pirapora - PI	PB - Londrina	
Quatro Barras - PE	Tijucas do Sul - PI	Plano de Cidades do	
		Leite	
		Rede Urbana Bahia	









SOLICITAÇÃO DOS DADOS

Planilhas de solicitação de dados

Item	Descrição	Formato	Arquivo	Observações	Nome do arquivo
Dados gerais sobre a mobilidade	Mapa de mobilidade	Shapefile	Mapa de mobilidade		
	Mapa de mobilidade	Shapefile	Mapa de mobilidade		
Dados sobre o Transporte Coletivo	Mapa de mobilidade	Shapefile	Mapa de mobilidade		
	Mapa de mobilidade	Shapefile	Mapa de mobilidade		

Arquivos em Excel

COLETA DE DADOS

Formatos de tabulação

Histórico de demanda

Mês	Ano	Período

Dados de Contorno Transposto

Tipos de Contorno	Contorno	Data	Plano	Veículo	Unidade	Severidade

Dados de GPS dos Ônibus

Nome	Data/Gerência	Matrícula	Modelo	Unidade	Parada	Lat/Long	Velocidade	Tempo	Altitude

Dados brutos

Sem necessidade de formatação

URB TEC





**PLANO DE MOBILIDADE
DA LAPA**

Dúvidas, sugestões?
Entre em contato conosco!

Prefeitura Municipal da Lapa

Rua Maranhão Braga, 87
Lapa/PA - CEP 82.750-000

Tel.: (41) 3547-9000
Site: www.lapa.pa.gov.br
E-mail: plano@mobilitadela@lapa.pa.gov.br

URB TEC™
Engenharia, Planejamento e Consultoria

Av. João Guimarães, 1751
Curitiba/PR - CEP 80030-000

Tel.: (41) 3281-1500
Site: www.urbtac.com.br
E-mail: contato@urbtec.com.br

Participantes: Franciene Martins; João D. Neto; Ana Karina; Celia Regina Rocha; Marion Silveira Cabral Fiuza; Alana H. Rinaut; Rodrigo dos S. Gregoshi; Sílvia Wiedmer Schuster; Roseli Souza Portes; Davi José Cachimarque Pinto; Gabriela V. da Silveira; Guilherme A. Hoffman; Suely Z. R. Oliveira; Evandro Luiz Veis; Gustavo Dadu; Osvaldo B. Camargo; Anderson Sossela; Altair Schmidt; Fernando Ferrari Ramos; Manoela Feiges; Alceu Dal Bosco Junior; Márcia Andrade Pereira Bernardinis.

Memória:

Manoela inicia a reunião apresentando o objetivo principal e a empresa consultora URBTEC, passando a palavra para Márcia.

Márcia, por sua vez, apresenta todo o contexto histórico e os princípios que guiam os planos de mobilidade no Brasil, especialmente da priorização de modos não-motorizados e coletivos, consideração do interesse coletivo da cidade e não de poucos interesses individuais, bem como da necessidade de se pensar a cidade inteligente, não apenas por tecnologias inovadoras, mas por posturas e prioridades sustentáveis. Esta primeira parte dá a base para os métodos e técnicas apresentadas por Alceu e Manoela a seguir.

Alceu inicia a exposição específica do Plano de Mobilidade da Lapa ao demonstrar os principais métodos de levantamentos de dados e pesquisas in loco empregadas na Etapa 2, de diagnóstico e prognóstico, argumentando que, nesta etapa, o objetivo é ter um retrato da mobilidade atual do município e apontar o que se pode esperar em caso de não haver modificações e iniciativas.

Manoela continua a apresentação explicando as etapas 3 e 4, de propostas e consolidação, respectivamente. Neste sentido, demonstra que o foco é melhorar não apenas a situação atual, mas o cenário futuro do município. Também pontua a importância de se pensar, além da elaboração, a gestão do plano de mobilidade, cuja responsabilidade será dos técnicos locais, para isso a etapa de consolidação também trará um método para acompanhamento dos objetivos a serem atingidos, como por exemplo o IMUS (Índice de Mobilidade Urbana Sustentável) simplificado para a realidade da Lapa. Manoela finaliza apontando também a importância dos dados para uma melhor gestão, não apenas na

mobilidade, mas em todas as instancias da prefeitura, e que a espacialidade destes dados deve ser levada em conta. Para tanto, os Sistemas de Informação Geográfica podem auxiliar, especialmente através de softwares livres como o QGIS.

Manoela encerra a apresentação e dispõe-se a perguntas ou comentários, ao que apenas lhe é questionada a data prevista para a audiência pública, cuja previsão é de aproximadamente 1 mês e meio a partir da data da reunião.

Encerrada a reunião, ocorrem conversas descentralizadas com algumas informações relevantes de serem registradas:

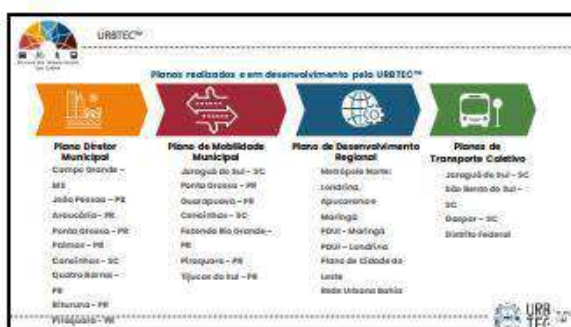
- Há o transporte fornecido pela prefeitura para assistência social, com grande demanda, segundo representante da Sec. De Assistência Social, Ana Karina;
- Ana Karina também comenta que sentiu falta de questões relacionadas a área rural do município na apresentação, mas foi informada de que sim, haverá análise de demandas do transporte coletivo rural bem como de localidades rurais servidas com linhas do transporte coletivo urbano;
- Os dados de acidentes não estão somente com os bombeiros, mas com a Polícia Militar local, que se dispõe a fornecer caso contactada;
- Fernando, coordenador da ETM, se mostra satisfeito com a apresentação, especialmente pela ampla presença de setores técnicos e representativos da prefeitura.

3.6.2 REGISTROS





3.6.3 MATERIAL APRESENTADO





"Plano de Mobilidade é uma lei municipal setorial que visa integrar o planejamento urbano, transporte e trânsito, observando princípios de inclusão e sustentabilidade."




"Plano de Mobilidade é uma lei municipal setorial que visa integrar o planejamento urbano, transporte e trânsito, observando princípios de inclusão e sustentabilidade."

Para o extinto Ministério das Cidades a mobilidade urbana, é fator determinante na QUALIDADE DE VIDA dos cidadãos (MCI-DADES, 2015)




"Plano de Mobilidade é uma lei municipal setorial que visa integrar o planejamento urbano, transporte e trânsito, observando princípios de inclusão e sustentabilidade."

Para o extinto Ministério das Cidades a mobilidade urbana, é fator determinante na QUALIDADE DE VIDA dos cidadãos (MCI-DADES, 2015)

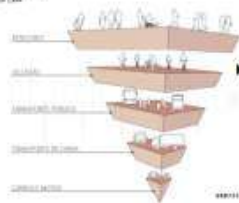
SÃO RESPONSÁVEIS PELOS DESLOCAMENTOS REALIZADOS DENTRO DA CIDADE





► A cidade deve disponibilizar a infraestrutura e as ferramentas para essa movimentação, preferencialmente com **sistemas de transportes inteligentes**



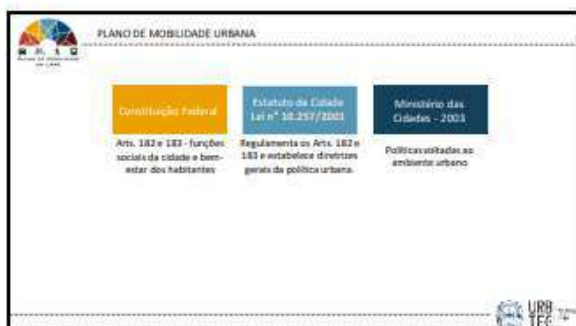
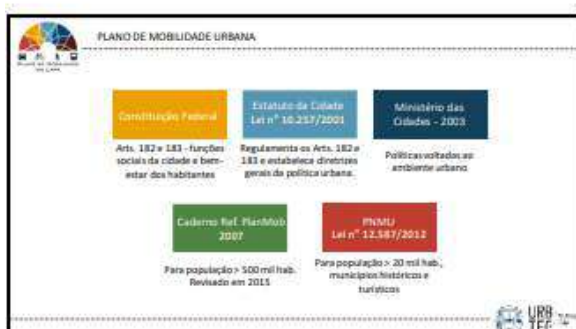


► A cidade deve disponibilizar a infraestrutura e as ferramentas para essa movimentação, preferencialmente com **sistemas de transportes inteligentes**




QUANDO ISSO COMEÇOU A SER LEVADO MAIS A SÉRIO?





PLANO DE MOBILIDADE URBANA

BENEFÍCIOS PARA A CIDADE...



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

BENEFÍCIOS PARA A CIDADE...

-  Melhoria da qualidade de vida
-  Melhoria da mobilidade e acessibilidade
-  Melhoria na segurança do sistema de transporte
-  Melhoria da imagem da cidade



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

COMO SERIA A LAPA QUE VOCÊ GOSTARIA DE VIVER NO FUTURO?




PLANO DE MOBILIDADE URBANA

PENSANDO EM MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



SEM DAR IMPORTÂNCIA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL





PLANO DE MOBILIDADE URBANA

ONDE QUEREMOS CHEGAR?

CIDADE INTEGRADA	CIDADE INTELIGENTE	CIDADE SEGURA	CIDADE SUSTENTÁVEL
Fluxos e Vórtices Infraestrutura Acessibilidade	Qualificação Tecnologia Informação	Menos tráfego Espaço Público Educação	Transporte Não-motorizado Redução da Poluição

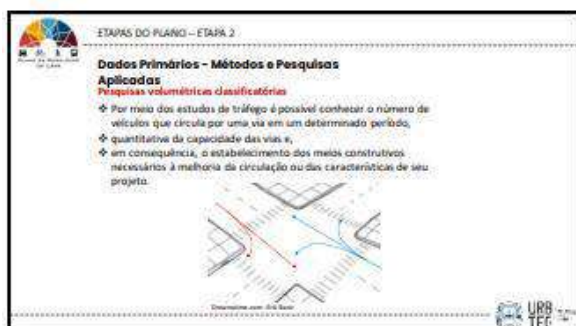


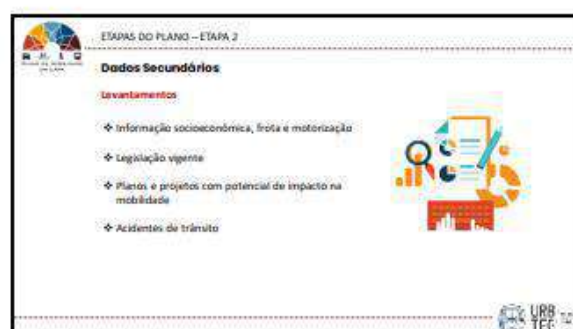
PLANO DE MOBILIDADE URBANA



PLANO DE MOBILIDADE DA LAPA







ETAPAS DO PLANO

ETAPA 3 – PROPOSTAS

CONTEÚDO

- Proposições de intervenções visando as diretrizes do PMMU
- Atenção especial à área central histórica
- Plano Municipal do Transporte Coletivo
- Hierarquização das proposições

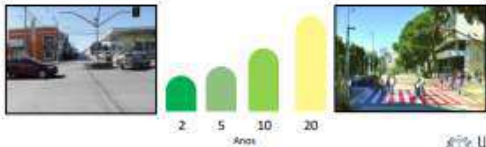


ETAPAS DO PLANO – ETAPA 3

Propostas

Estudos de Projeção considerando as intervenções

- Novas simulações de intervenções
- Expectativas para o transporte coletivo
- Cenário Prospectivo



2 5 10 20
Anos



ETAPAS DO PLANO – ETAPA 3

Plano Municipal de Transporte Coletivo

- Proposições para o serviço
- Definições técnicas para concessão do serviço
- Cálculo Tarifário




ETAPAS DO PLANO

ETAPA 4 – CONSOLIDAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE

CONTEÚDO

- Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento
- Ações que cumpram as diretrizes propostas para o plano
- Cronograma físico-financeiro para primeiros 5 anos

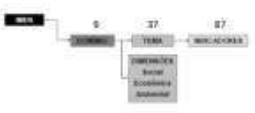


ETAPAS DO PLANO – ETAPA 4

Implantação, Gestão e Monitoramento

Indicadores para monitoramento

- Uma mobilidade bem PLANEJADA deixa a cidade sustentável
- Uma mobilidade bem MONITORADA a torna além de sustentável, inteligente.
- Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS)



A ferramenta possibilita a detecção massiva dos problemas apresentados na cidade, através da avaliação de cada indicador e de indicadores temáticos



FERRAMENTAS PARA A GESTÃO DA MOBILIDADE






3.7 REUNIÃO DE APRESENTAÇÃO DO DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

3.7.1 ATA

Local: Virtual pela plataforma Zoom

Data: 22/10/2021

Objetivo: Apresentação para finalização da etapa 2 da elaboração do Plano de Mobilidade da Lapa.

Participantes: Alceu Dal Bosco Jr., Manoela Feiges, Fernando Ramos, Silvia Wiedmer Schuster, Helena Pauline Schulze, Rodrigo Otávio F. P. de Oliveira.

Memória:

Reunião iniciada às 9h05, com introdução da arq. e urb. Manoela Feiges e gravação consentida pelos participantes.

Apresentação coordenada pelo eng. Alceu Dal Bosco Jr., introduzida com a explicação da metodologia de elaboração do diagnóstico conforme acordado no termo de referência. Apresentou-se o resultado dos levantamentos de caracterização dos sistemas de mobilidade do município como hierarquia viária, localização de polos geradores de viagem e inventário físico levantado, seguindo apresentação de slides em anexo. De maneira mais aprofundada foram abordados os resultados das pesquisas de caminhabilidade e ciclabilidade, tais como relações origem-destino do transporte de cargas.

No tópico de Transporte Público Individual, questionou-se sobre a existência de mais pontos de taxi que não estão presentes no site da prefeitura apesar de estarem contabilizados na Lei nº1.583/01. Fernando confirmou a existência dos pontos e apontou a necessidade de levantar a localização dos pontos e atualizar o site, e também a inexistência de mototáxis na Lapa.

Procedeu-se a apresentação com os resultados do formulário eletrônico origem e destino de circulação dos pedestres, os pontos onde realizaram-se contagens volumétricas e levantamentos de transporte coletivo. Apontou-se por Fernando a necessidade de corrigir os textos nos gráficos de frequência e ocupação visual. Após a apresentação do levantamento de acidentes de trânsito, partiu-se para explicação sobre a matriz condicionantes-deficiências-potencialidades como ferramenta de concentração das informações levantadas ao longo do diagnóstico.

Houve perda de conexão por parte dos representantes da prefeitura, detectada às 9h45 pelos participantes com retomada da reunião às 9h50.

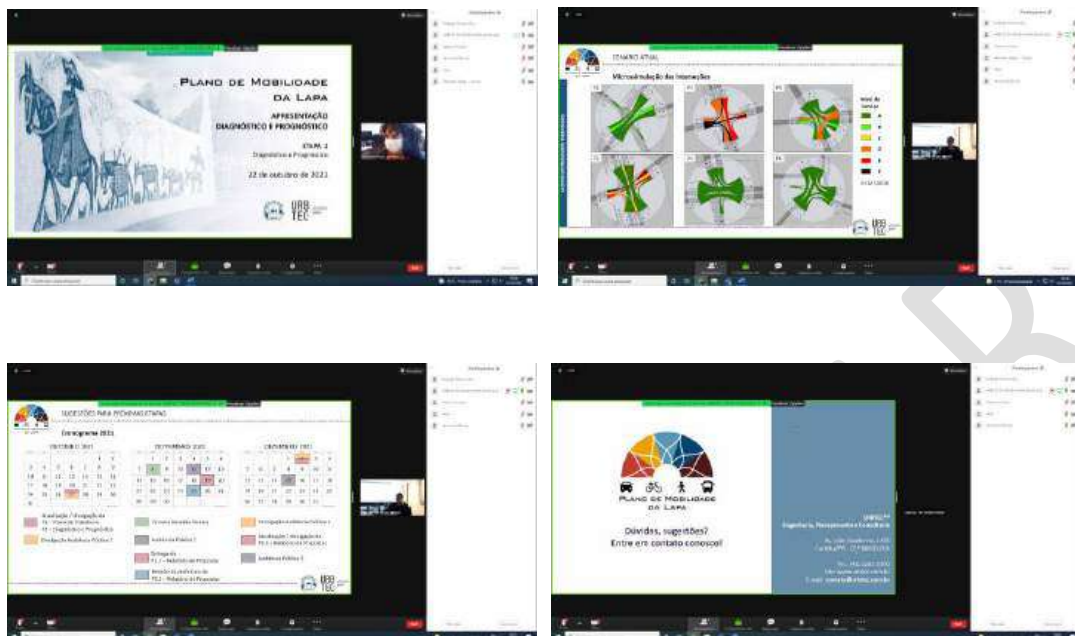
O estudo do cenário atual de transporte foi apresentado com a sua metodologia aliada aos resultados obtidos no processo de simulação. Como exposto no relatório, reforçou-se pela equipe a necessidade de intervenção em alguns dos pontos de análise, afirmada pelo representante Fernando que cogitou a possibilidade de adoção de binário na avenida P2, mudança de sentido em pistas do P3 e perspectiva de retorno no semáforo do P4, apesar de

certo desconforto com a adoção do equipamento. Manoela confirmou que serão feitos os estudos sobre possibilidades de intervenção a serem apresentados em produto futuro.

Durante a apresentação de tendências, às 10h, Manoela desligou-se da reunião. Em seguida, foi aberto o diálogo com os representantes para abordagem de informações que necessitam de complementação. Iniciou-se com a explicação sobre a projeção de crescimento populacional que resultou em uma tendência de decrescimento populacional, questionada por Fernando em razão de uma perspectiva de investimento privado no município em um futuro próximo pela companhia BioDiesel. Sobre a pesquisa de polos geradores de viagem de carga foi apontada a baixa adesão por parte de empreendimentos, sobre a qual Fernando sugeriu marcar reuniões presenciais com representantes das empresas (em especial a JBS). Sobre a existência de instrumentos jurídicos para regulação do transporte coletivo da linha que atende a JBS, Fernando apontou que não existe ferramenta que ordene as rotas adotadas pois estas dependem do quadro de funcionários da empresa. Em relação a municipalização do trânsito e pontos de taxi não houveram mais encaminhamentos. Será enviado para a secretaria um questionário para diagnosticar a condição da instituição. Silvia questionou a relação entre impactos ambientais e o escopo do plano de mobilidade, respondida pelo Alceu. Não houveram subsequentes apontamentos pela equipe técnica municipal.

Por fim, apresentou-se a proposta de cronograma para próximas etapas da elaboração do plano. Foi discutida a viabilidade de plataformas para realização das audiências públicas e a relação de prazos entre as diferentes atividades planejadas. Fernando confirmou a possibilidade de adoção do cronograma. Alceu sugeriu separar as audiências de propostas e de plano de transporte público em dois momentos separados, sendo a primeiro em dezembro de 2021, com concordância do Fernando. Cogitou-se a possibilidade de adiamento da terceira reunião técnica para um momento após a audiência para acomodar as propostas elaboradas. Reunião encerrada à 10h23.

3.7.2 REGISTROS



3.7.3 MATERIAL APRESENTADO

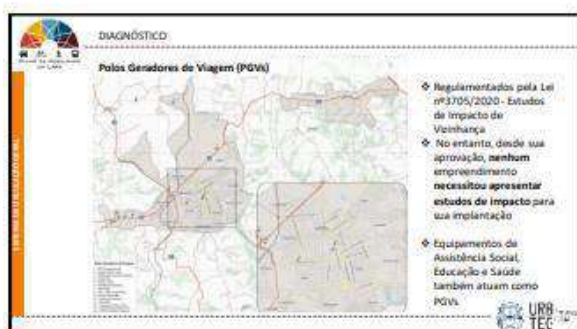


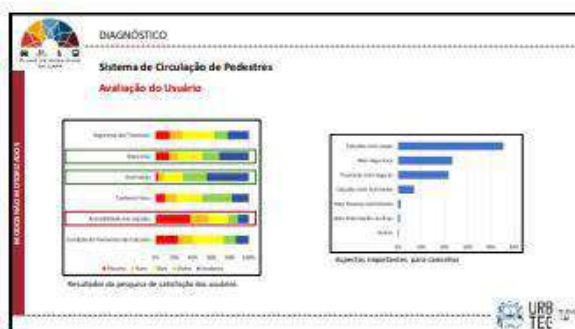
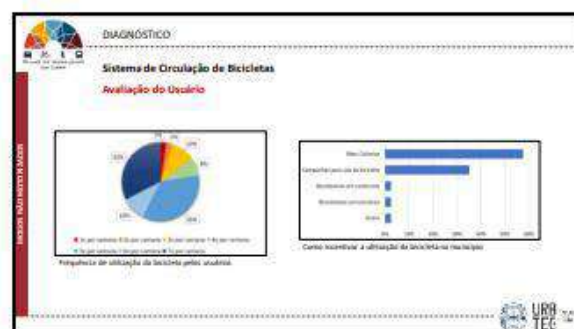
PRODUTO 02

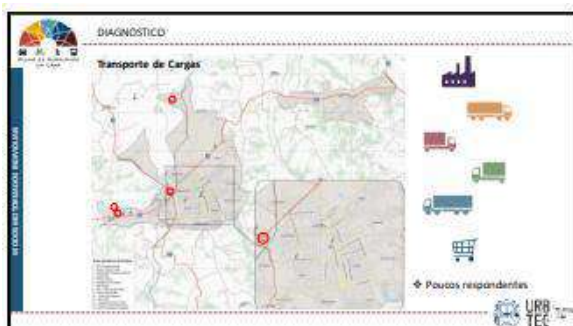
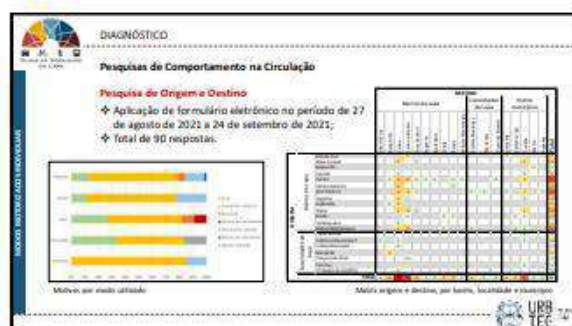
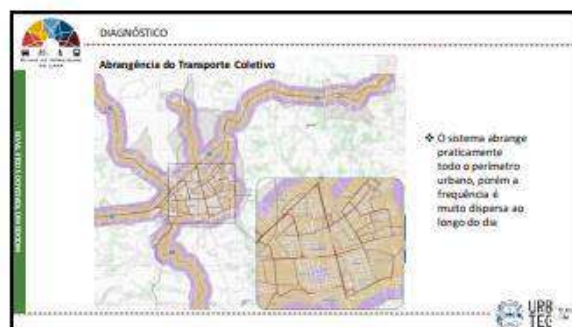
Sumário do Documento

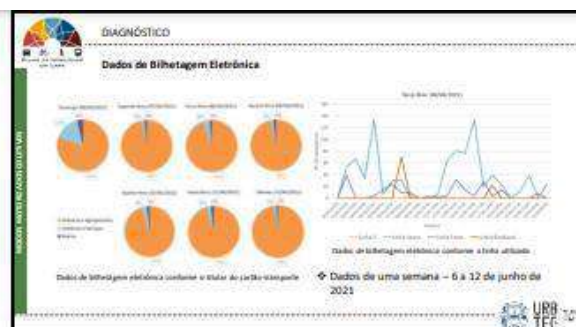
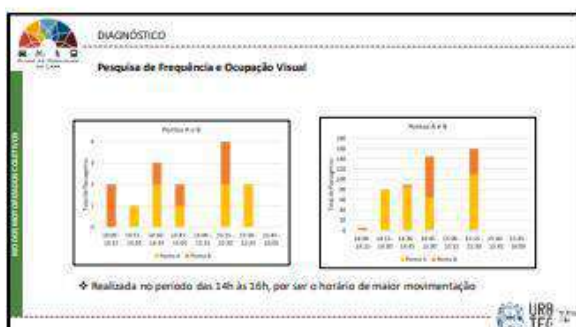
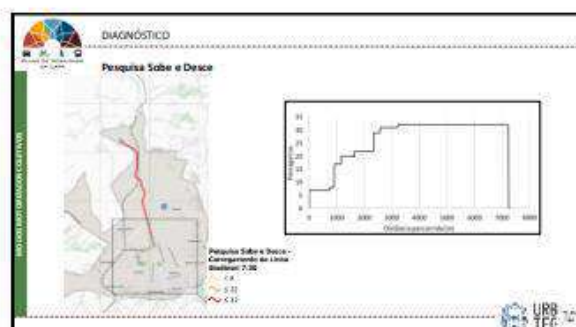
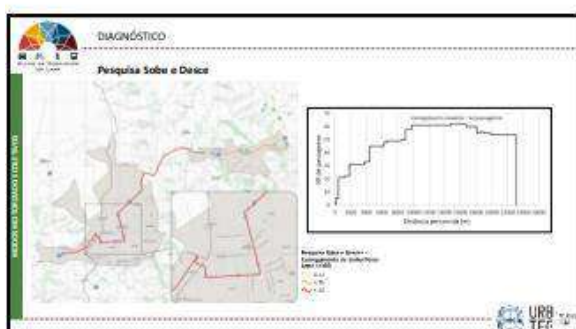
1. APRESENTAÇÃO	2.1. NÍVEL DE MOBILIDADE URBANA
2. CAPACITACÃO SOCIOECONÔMICA	2.2. SISTEMA DE TRANSPORTES DE LAPA
3. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.3. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
4. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.4. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
5. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.5. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
6. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.6. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
7. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.7. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
8. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.8. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
9. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.9. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
10. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.10. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
11. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.11. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
12. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.12. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
13. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.13. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
14. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.14. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
15. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.15. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
16. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.16. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
17. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.17. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
18. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.18. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
19. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.19. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
20. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.20. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
21. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.21. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
22. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.22. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
23. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.23. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
24. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.24. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
25. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.25. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
26. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.26. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
27. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.27. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
28. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.28. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
29. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.29. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
30. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.30. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
31. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.31. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
32. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.32. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
33. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.33. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
34. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.34. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
35. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.35. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
36. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.36. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
37. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.37. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
38. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.38. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
39. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.39. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
40. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.40. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
41. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.41. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
42. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.42. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
43. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.43. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
44. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.44. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
45. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.45. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
46. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.46. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
47. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.47. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
48. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.48. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
49. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.49. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
50. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.50. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
51. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.51. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
52. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.52. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
53. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.53. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
54. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.54. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
55. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.55. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
56. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.56. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
57. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.57. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
58. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.58. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
59. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.59. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
60. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.60. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
61. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.61. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
62. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.62. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
63. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.63. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
64. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.64. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
65. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.65. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
66. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.66. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
67. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.67. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
68. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.68. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
69. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.69. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
70. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.70. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
71. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.71. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
72. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.72. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
73. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.73. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
74. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.74. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
75. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.75. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
76. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.76. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
77. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.77. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
78. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.78. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
79. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.79. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
80. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.80. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
81. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.81. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
82. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.82. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
83. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.83. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
84. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.84. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
85. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.85. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
86. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.86. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
87. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.87. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
88. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.88. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
89. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.89. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
90. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.90. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
91. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.91. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
92. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.92. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
93. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.93. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
94. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.94. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
95. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.95. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
96. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.96. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
97. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.97. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
98. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.98. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
99. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.99. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES
100. ANÁLISE DE TENDÊNCIAS URBANAS	2.100. SISTEMA DE TRANSPORTES COMPLEMENTARES

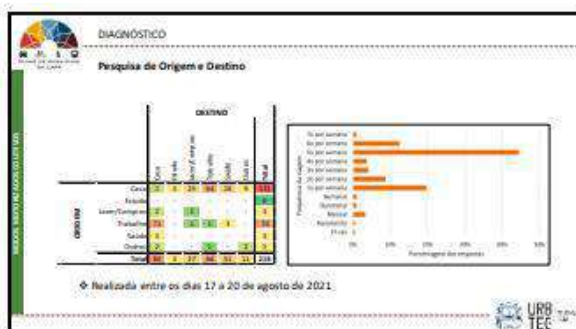
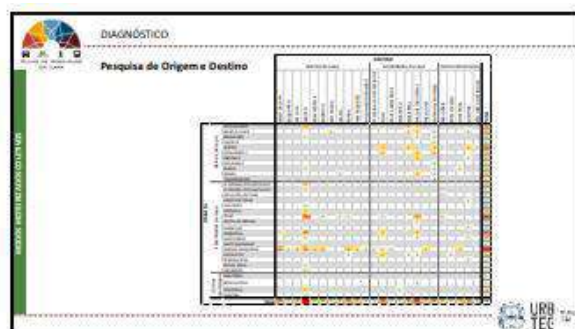
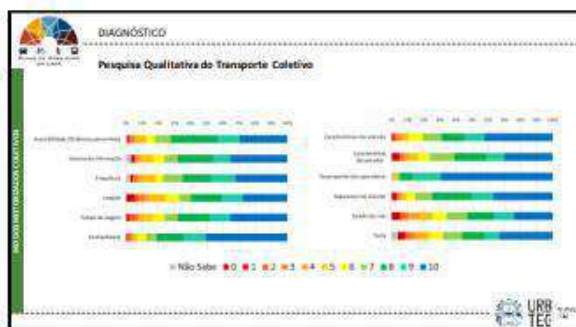
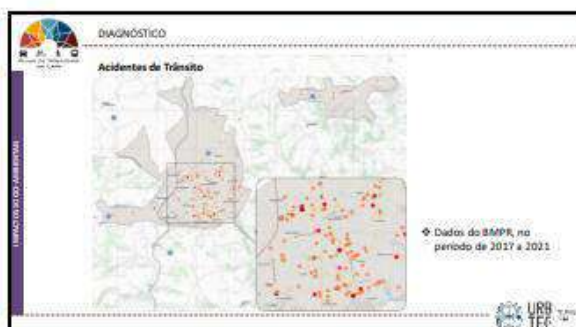
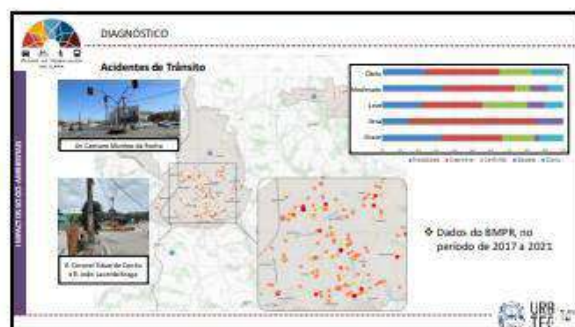
URB
TEC

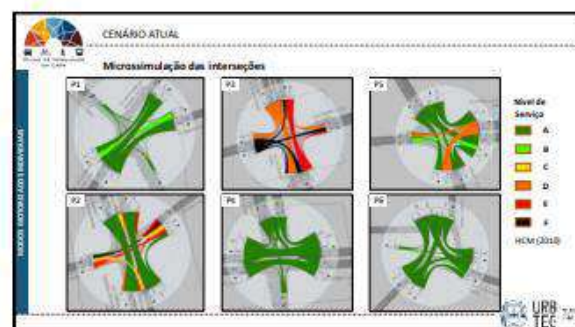
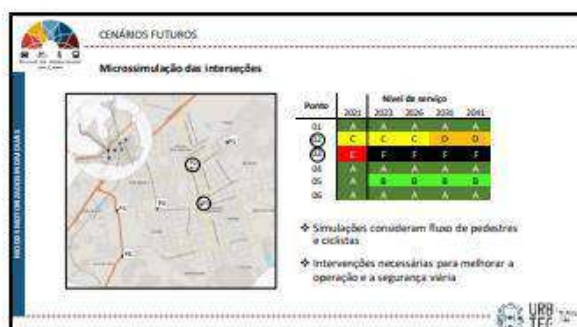












3.8 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

3.8.1 ATA

Local: Câmara Municipal da Lapa

Data: 11/11/2021

Objetivo: 1ª Audiência pública: Etapa de Mobilização da Comunidade, Diagnóstico e Prognóstico

Participantes: Alceu Dal Bosco Jr., Gustavo Taniguchi, Fernando F. Ramos, Altair Schmidt, Anderson Sossela, Silvia Wiedmer Schuster, Gustavo Ribas Daou, Rodrigo Otávio F. P. de Oliveira.

Memória

A primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade (PMOB) da Lapa teve início às 19h00, na noite de quinta-feira dia 11 de novembro de 2021, com abertura da inscrição para o evento em sessão aberta na Câmara Municipal da cidade. Após a recepção dos participantes, a abertura foi iniciada às 19h15 com as saudações dadas pelo Diretor da URBTEC™, Gustavo Taniguchi, que lembrou do objetivo da Audiência em promover a mobilização da comunidade e a apresentação do diagnóstico e prognóstico do PMOB da Lapa. Ressalta-se que entre os participantes estava o Vereador Gustavo Daou, Presidente da Casa Legislativa do município da Lapa. Inicialmente, o estagiário de engenharia civil da URBTEC™ Rodrigo Otávio Oliveira realizou a leitura do regulamento da Audiência, em cumprimento à exigência da Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, com objetivos gerais de informar, colher subsídios e debater o conteúdo referente ao andamento dos trabalhos previstos para elaboração do PMOB da Lapa e o cronograma do processo. A seguir, o Diretor da URBTEC™ iniciou a apresentação técnica do Plano de Mobilidade, iniciando com a apresentação da Consultora, com mais de 20 anos de experiência com o planejamento e estudos relacionados à criação de instrumentos voltados a planos e projetos

urbanos, que incluem os de mobilidade, realizados para diversos municípios dentro e fora do Brasil. Explicou que a pauta da noite passaria por explicações sobre o que é o Plano de Mobilidade Urbana, a etapa que se encontra o processo atual, que é a de Diagnóstico e Prognóstico, e quais serão os próximos passos da elaboração do PMOB e que, ao final da sessão, seria aberto espaço para o debate e contribuições por meio do preenchimento de fichas disponibilizadas para a audiência presencial e outras enviadas pelo público que acompanha na modalidade virtual, por meio dos canais do Youtube e Facebook da Câmara Municipal da Lapa. Ainda, lembrou que as contribuições, críticas e dúvidas poderiam ser enviadas ao e-mail planodemobilidadeurbana@lapa.pr.gov.br, disponibilizado no site oficial da Prefeitura da Lapa, na subseção referente ao Plano de Mobilidade do município. Gustavo também lembrou que o PMOB é visa conformar a cidade à Constituição Federal, em seus arts. 182 e 183, que definem que os municípios devem estar organizados e possuírem os seus planejamentos realizados, bem como ao próprio Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001, que estabelece as diretrizes gerais da política urbana e como os municípios devem se organizar para o próprio desenvolvimento urbano, também em acordo com os objetivos da Política Nacional da Mobilidade Urbana, apresentada em 2021, que busca, entre outros objetivos: acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável da cidade; equidade do acesso ao transporte público; garantir a efetividade de ofertas do serviço de transporte urbano; e melhorar a segurança e a eficiência da circulação na cidade, entre outros. A seguir, Gustavo falou do Plano Diretor Municipal que, segundo ele, deve ser compatível ao Plano de Mobilidade para garantir a melhor infraestrutura urbana nas áreas de adensamento e dentro dos processos de planejamento. Na sequência, passou a explicar sobre as etapas do processo que passa pelas fases: 1 – Mobilização Social e Comunicação; 2 – Diagnóstico e Prognóstico (Atual); 3 – Propostas; e 4 – Consolidação do PMOB que coincide com a minuta de Lei que será encaminhada para aprovação na Câmara Municipal. O Diretor da URBTEC explicou como foram realizados os levantamentos da fase atual – de diagnóstico e prognóstico, usados nas análises técnicas e relacionadas aos planos e projetos já existentes no município, além do estudo das informações socioeconômicas do município, além de pesquisas e contagens

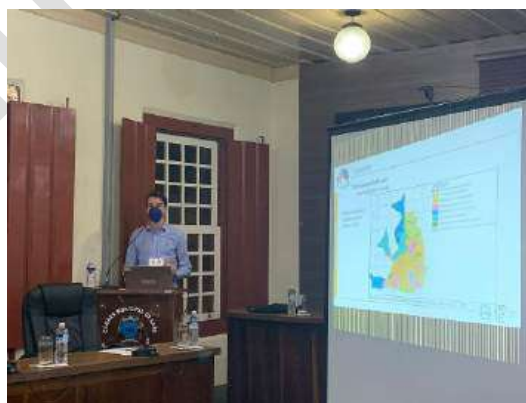
realizadas para definir cenários e comportamentos no trânsito e a mobilidade de maneira geral.

Na sequência, o engenheiro civil Alceu Dal Bosco Junior repassou os dados obtidos com os levantamentos realizados na fase de Diagnóstico e Prognóstico do PMOB da Lapa, e focou nos pontos sobre o sistema de circulação geral; modos não-motorizados e motorizados individuais. Na fase de Diagnóstico, abordando a questão de circulação geral, o engenheiro falou do Uso e Ocupação do Solo, Polos Geradores de Viagem (PGVs); Hierarquia Viária; Interseções do Sistema Rodoviário e Ferroviário; e sobre os aspectos de Inventário Físico no Centro Histórico e nas principais vias da cidade, com presenças ou não das sinalizações verticais e horizontais e seus estados de conservação, presença de dispositivos de acessibilidade, estado de conservação dos pavimentos e presença de estacionamento na via, entre outros. Também abordou os temas que interessam aos quesitos relacionados à Caminhabilidade e Ciclabibilidade, apontando para os resultados obtidos em levantamentos realizados nessa fase do estudo, e que apontam para algumas deficiências e potencialidades relacionadas com os meios de transporte e com o sistema de circulação dos pedestres no espaço urbano.

A seguir, Gustavo Taniguchi prosseguiu com a explanação, detalhando neste momento as análises técnicas sobre o transporte público coletivo na fase de diagnóstico do PMOB. Uma primeira análise demonstrou que esse sistema abrange praticamente todo perímetro urbano, porém a frequência é dispersa ao longo do dia. Também repassou dados da bilhetagem eletrônica no município, e demonstrou resultados estatísticos resultantes das pesquisas de frequência e ocupação visual no transporte público coletivo. Também falou dos levantamentos sobre origem e destino obtido nas pesquisas, e da avaliação feita pelos próprios usuários do transporte público ofertado na Lapa. Assim, Gustavo apresentou também algumas deficiências já consideradas no estudo, porém, apresentou as potencialidades para corrigir os problemas do transporte público na cidade. Também demonstrou informações sobre as linhas de transporte coletivo rural. Prosseguindo, finaliza a etapa de Diagnóstico apresentando o mapa referente aos acidentes de trânsito, com alguns dos principais pontos críticos em relação à segurança viária. Ao final, Gustavo apresentou as

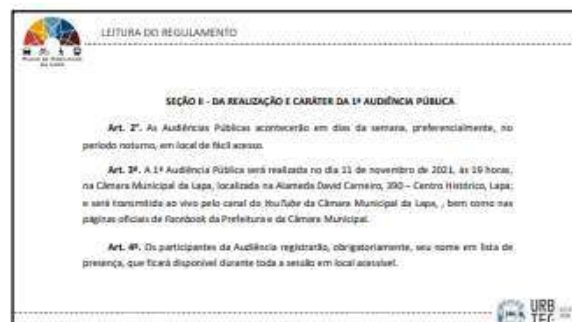
tendências do Prognóstico para o município da Lapa, pensado já com projeções aos novos loteamentos e adensamentos de áreas em um futuro próximo. Antes do encerramento, Gustavo apresentou o cronograma do processo de elaboração do PMOB da Lapa, e as próximas etapas que coincidem com a fase de propostas já em processo de elaboração por parte da Consultora. Além disso, reforçou a importância da participação popular nos eventos públicos e nas audiências previstas para as próximas etapas, lembrando a todos e todas da audiência presencial e on-line de que os documentos e as informações gerais estão disponibilizadas nos canais oficiais da Prefeitura Municipal da Lapa, e que o contato está aberto de forma permanente, através do E-mail: planodemobilidadeurbana@lapa.pr.gov.br. Dessa forma, a equipe técnica se colocou à disposição dos participantes para responder dúvidas e ouvir críticas. Como não houve perguntas dos integrantes presentes, nem dos internautas, Gustavo declara o encerramento da audiência saudando os presentes e os participantes nos canais da Youtube e Facebook da Câmara Municipal da Lapa.

3.8.2 REGISTROS





3.8.3 MATERIAL APRESENTADO



LEITURA DO REGULAMENTO

SEÇÃO V - DA CONDUÇÃO DOS TRABALHOS E PARTICIPAÇÃO NA AUDIÊNCIA

Art. 8º. A 1ª Audiência Pública será presidida pela equipe de consultoria contratada para esta Elaboração do Plano de Mobilidade da Lapa, a qual declarará aberta e encerrada.



LEITURA DO REGULAMENTO

SEÇÃO VI - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 12. A Consultoria levantará a ata da respectiva Audiência Pública e a encaminhará à Coordenação deste Plano de Mobilidade, em até 5 (cinco) dias úteis, permanecendo uma cópia da mesma à disposição dos interessados por meio do site eletrônico da Prefeitura Municipal da Lapa.



LEITURA DO REGULAMENTO

SEÇÃO V - DA CONDUÇÃO DOS TRABALHOS E PARTICIPAÇÃO NA AUDIÊNCIA

Art. 9º. Ao término da apresentação, a equipe consultora iniciará a fase de questionamentos conforme preenchimento das fichas.

§ 1º A leitura de perguntas somente será efetuada mediante a constatação de presença do solicitante.

§ 2º Deverá ser informado no início da leitura da pergunta a quem a mesma se destina.

§ 3º Após a leitura da pergunta, o participante terá até 2 (dois) minutos para complementar a sua dúvida ou sugestão antes de ser respondido.

§ 4º Os questionamentos dos internautas deverão ser enviados pelo chat do YouTube, pela seção de comentários das transmissões de Facebook e/ou pelo e-mail oficial do plano (plano@mobilidadeurbatec@lapa.pr.gov.br) e serão respondidos na ata deste evento.



LEITURA DO REGULAMENTO





LEITURA DO REGULAMENTO

SEÇÃO V - DA CONDUÇÃO DOS TRABALHOS E PARTICIPAÇÃO NA AUDIÊNCIA

Art. 10. As perguntas e considerações deverão ser feitas por escrito, com clareza e objetividade, onde os participantes registrarão o nome e o contato.

Parágrafo único. Membros da equipe organizadora estarão à disposição na plenária para auxiliar quaisquer participantes na formulação de perguntas.

Art. 11. O tempo definido para a leitura das perguntas e respostas será de até 20 (vinte) minutos, cabendo à coordenação, caso necessário, prorrogá-lo por mais 10 (dez) minutos.

Parágrafo único. Finalizando o tempo previsto, os questionamentos restantes serão respondidos na ata do evento, que será disponibilizada no site eletrônico da Prefeitura Municipal da Lapa, na seção dedicada ao Plano de Mobilidade, para conhecimento público.

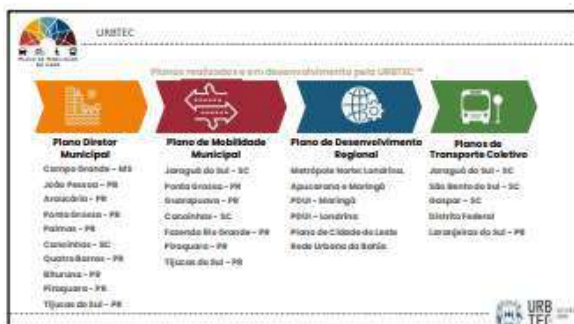


LEITURA DO REGULAMENTO

URBTEC







FORMAS DE PARTICIPAÇÃO

Contribuições presenciais

Assinatura e rubrica do Plano de Mobilidade da Lapa

Nome: _____

Instituição: _____

Endereço: _____

☐ Sim ☐ Não

URB TEC






**O QUE É UM
PLANO DE
MOBILIDADE?**




PLANO DE MOBILIDADE URBANA



**PLANO DIRETOR
MUNICIPAL
Lei 3700/2020**

↓

PLANO DE MOBILIDADE




PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 182 e 183

Constituição Federal

Não dispõe sobre mobilidade urbana, mas regulamenta os Arts. 182 e 183 da CF, estabelece diretrizes gerais da política urbana.

Estatuto da Cidade
Lei nº 10.257/2001

Política Nacional de Mobilidade Urbana,
Envolve todas as esferas de governo, a sociedade civil e as entidades públicas e privadas do setor.

PNMU
Lei nº 12.587/2012





ETAPAS DO PLANO




PLANO DE MOBILIDADE URBANA

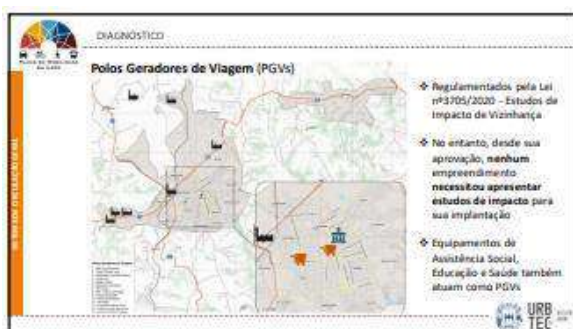
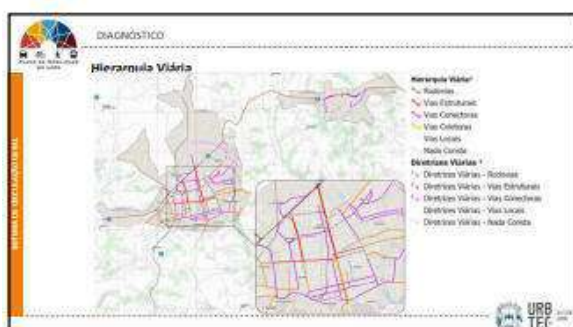
- **Acessibilidade universal;**
- **Desenvolvimento sustentável** das cidades, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- **Equidade no acesso dos cidadãos** ao transporte público coletivo;
- **Eficiência, eficácia e efetividade** na prestação dos serviços de transporte urbano;
- **Gestão democrática e controle social** do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- **Segurança** nos deslocamentos das pessoas;
- **Justa distribuição dos benefícios e ônus** decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- **Equidade no uso do espaço público** de circulação, vias e logradouros; e
- **Eficiência, eficácia e efetividade** na circulação urbana.




ETAPAS DO PLANO

- 1 Mobilização Social e Comunicação
- 2 Diagnóstico e Prognóstico (Atual)
- 3 Propostas
- 4 Consolidação do Plano de Mobilidade



DIAGNÓSTICO

Inventário Físico

Considerações:

- ❖ Há estacionamento público para automóveis em praticamente todas as vias, inclusive vagas em 45º em vias estreitas do Centro Histórico
- ❖ Ausência de estacionamento público para bicicletas
- ❖ Ausência de faixas de pedestre regularizadas
- ❖ Poucos pontos de ônibus regularizados

URB TEC

DIAGNÓSTICO

MODOS NÃO MOTORIZADOS

URB TEC

DIAGNÓSTICO

Inventário Físico

❖ Avaliação no Centro Histórico e nas principais vias da cidade

Situação e Tipo do Pavimento

- Ótima - Asfalto
- Bom - Pavimentado
- Regular - Asfalto
- Regular - Pavimentado
- Péssimo - Pavimentado

URB TEC

DIAGNÓSTICO

Sistema de Circulação de Pedestres

Índice de Caminhabilidade

❖ O que é avaliado?

URB TEC

DIAGNÓSTICO

Inventário Físico

❖ Avaliação no Centro Histórico e nas principais vias da cidade

Uso do solo (linha)

- Comercial
- Residencial
- Misto
- Uso Público

URB TEC

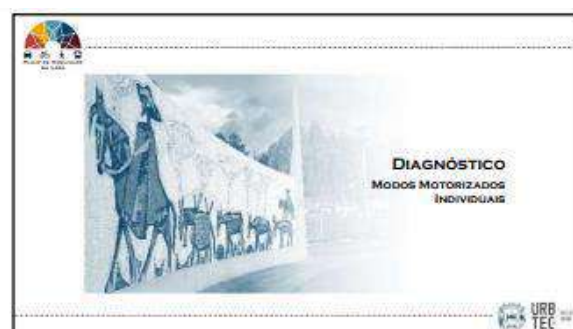
DIAGNÓSTICO

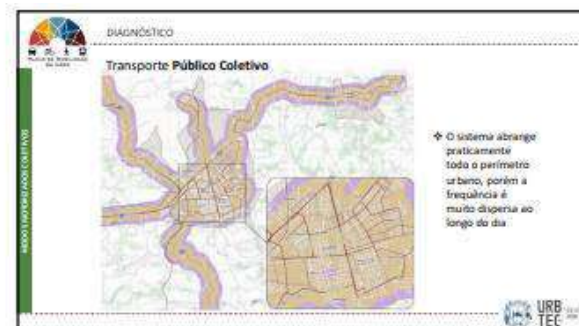
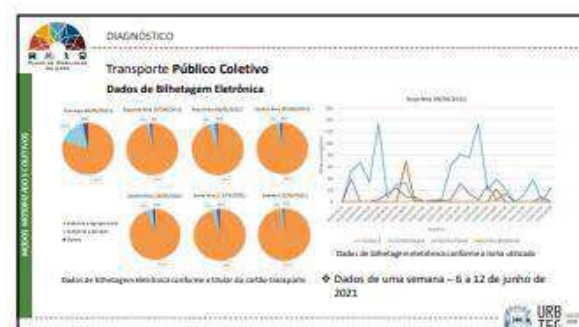
Sistema de Circulação de Pedestres

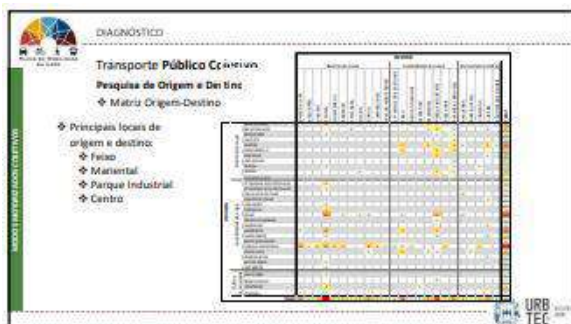
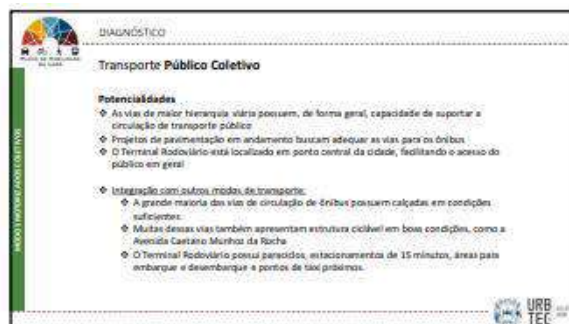
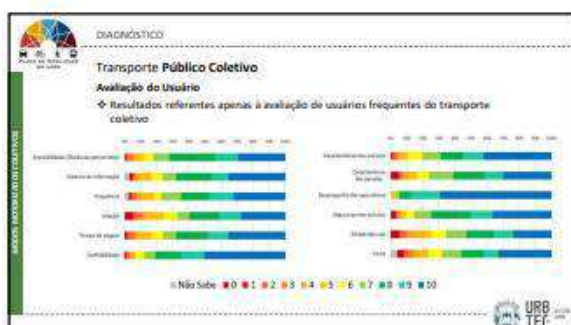
Índice de Caminhabilidade

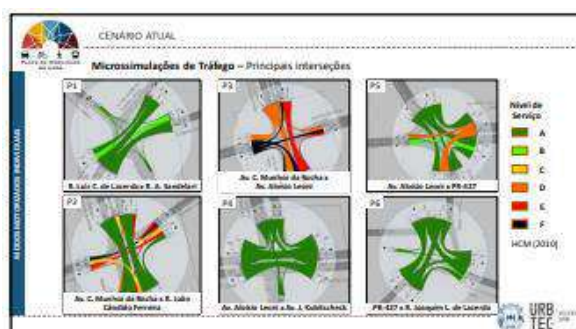
❖ Notas de 0 a 3

URB TEC









PROGNÓSTICO

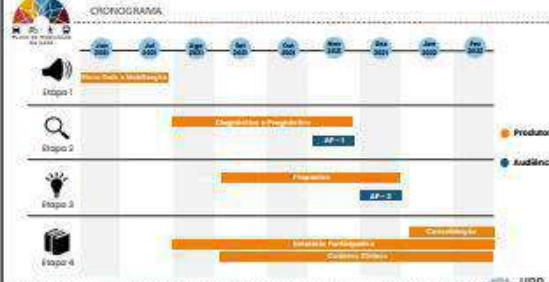
Tendências

- ↳ Loteamentos nos bairros Ronda e Ilhoelido
- ↳ Parque Linear
- ↳ Alteração no uso do solo
- ↳ Plano de Arborização
- ↳ ↑ motorização, ↓ população a longo prazo
- ↳ Projetos de pavimentação de vias urbanas
- ↳ Estagnação da demanda por transporte coletivo



URB TEC

CRONOGRAMA



URB TEC

PROGNÓSTICO

Tendências

Cenário tendencial

- ↳ Considerando pouca ou nenhuma intervenção
- ↳ Maior uso do automóvel, causando mais impactos socioambientais
- ↳ Piora da circulação como um todo



URB TEC

acompanhe



- ↳ Notícias sobre o Plano de Mobilidade
- ↳ Seção de documentos, com relatórios e atas das Audiências Públicas

URB TEC

PRÓXIMOS PASSOS



URB TEC

QUESTÕES E SUGESTÕES



URB TEC



3.8.4 LISTA DE ASSINATURAS

Figura 24: Lista de assinaturas da 1ª Audiência Pública

[illegible]

Fonte: URBTEC™ (2022)

4 ATIVIDADES DA 3ª ETAPA

4.1 DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES

4.1.1 3ª REUNIÃO TÉCNICA

Figura 25: Card de divulgação da 3ª Reunião Técnica



Fonte: URBTEC™ (2022)

4.1.2 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – DIÁRIO OFICIAL

Figura 26: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Diário Oficial do município

ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAPA

**SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS, URBANISMO,
PLANEJAMENTO E TRANSPORTE**
EDITAL DE CONVOCAÇÃO

A Prefeitura Municipal da Lapa, por meio da Secretaria Municipal de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte, vem por meio deste convidar para a realização da 2ª Audiência Pública – Diretrizes e Propostas, referente ao Plano de Mobilidade da Lapa, a ser realizada no dia 27 de janeiro de 2022, às 19h00min, de maneira presencial no plenário da Câmara Municipal da Lapa, e virtual pelo canal no Youtube da Câmara Municipal.

Lapa, 12 de janeiro de 2022.

MARION SILVEIRA CABRAL FIUZA
 Secretária Municipal de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte

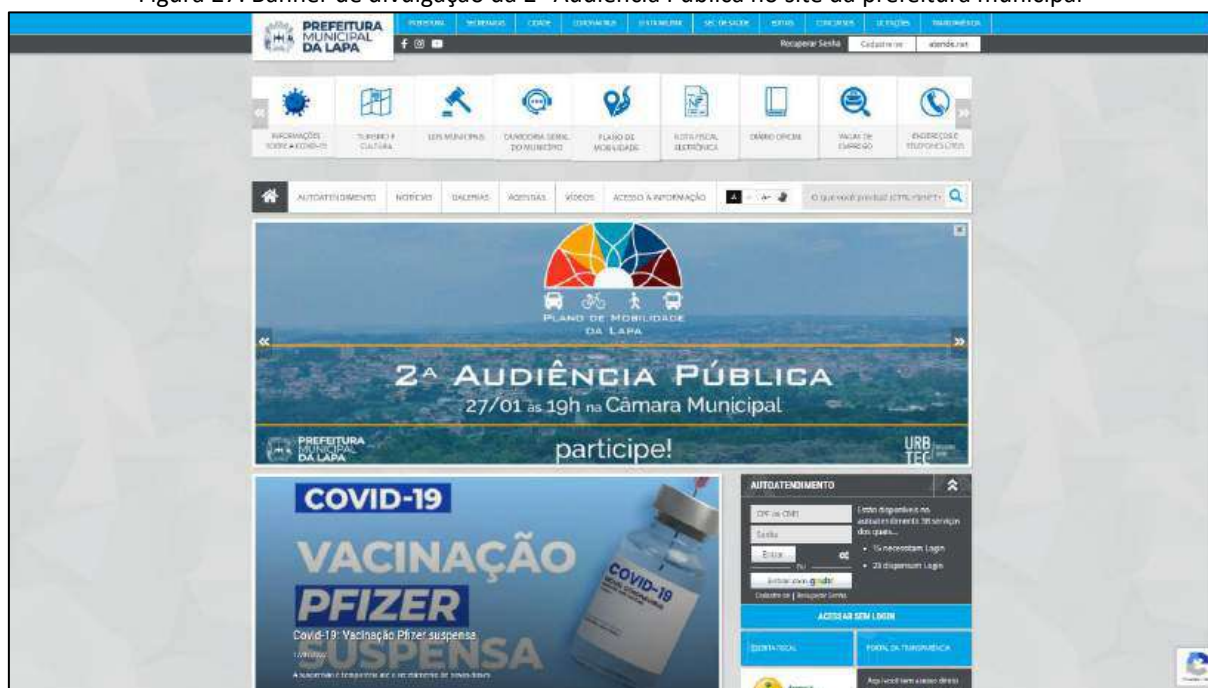
Publicado por:
 Robson da Silveira Maurer
Código Identificador: 1FE19D1F

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 12/01/2022. Edição 2431
 A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>

Fonte: URBTEC™ (2022)

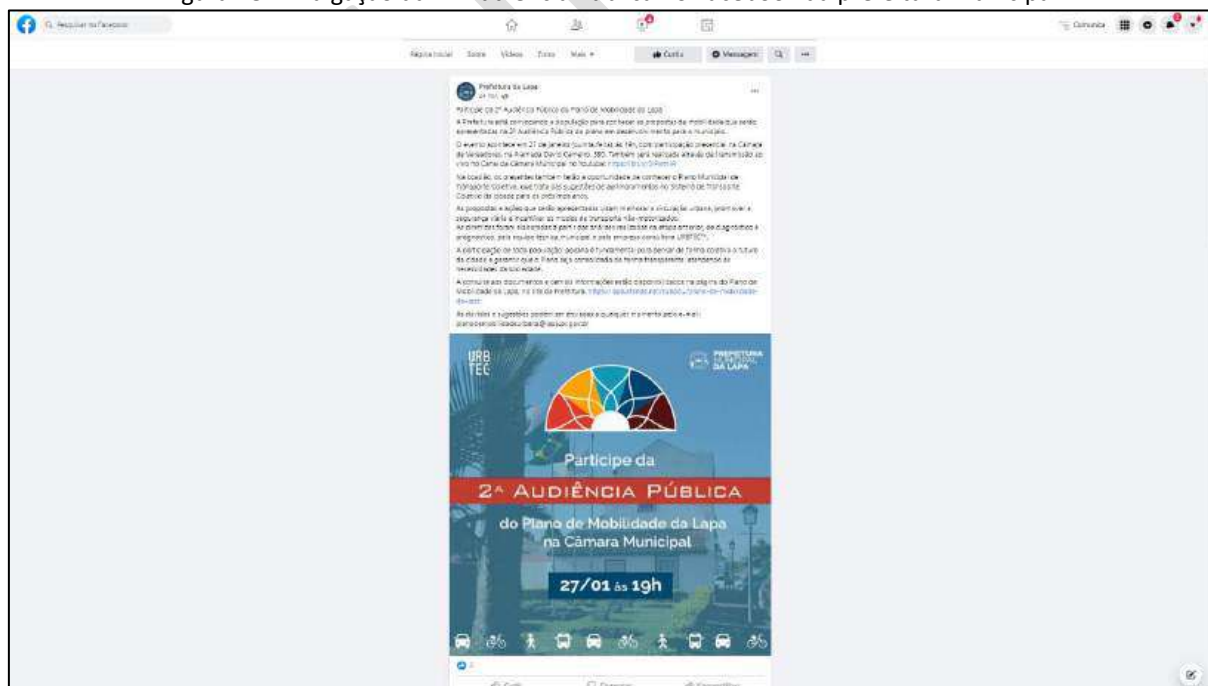
4.1.3 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – MÍDIAS SOCIAIS

Figura 27: Banner de divulgação da 2ª Audiência Pública no site da prefeitura municipal



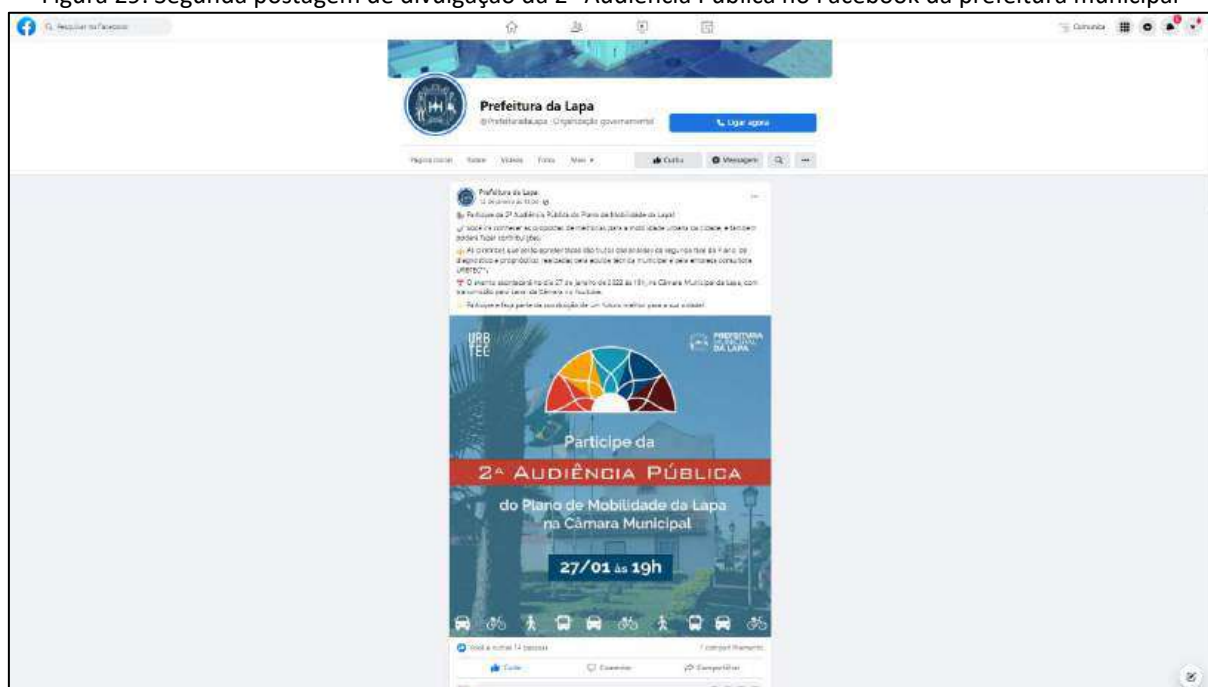
Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 28: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Facebook da prefeitura municipal



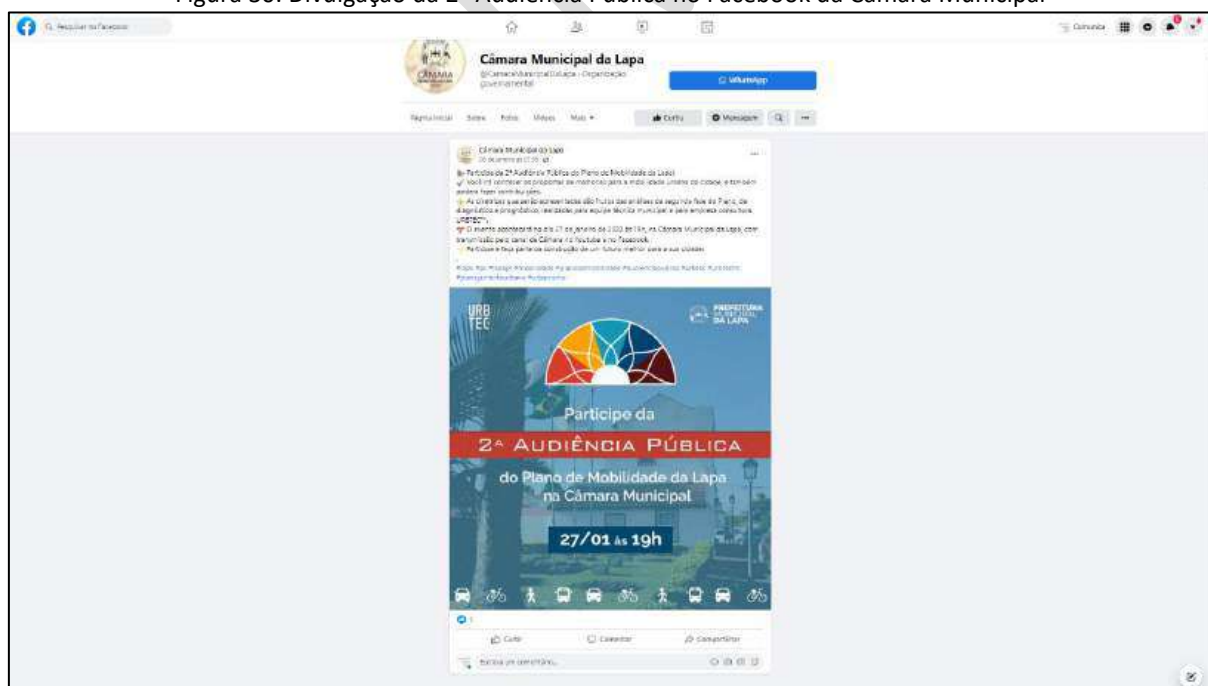
Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 29: Segunda postagem de divulgação da 2ª Audiência Pública no Facebook da prefeitura municipal



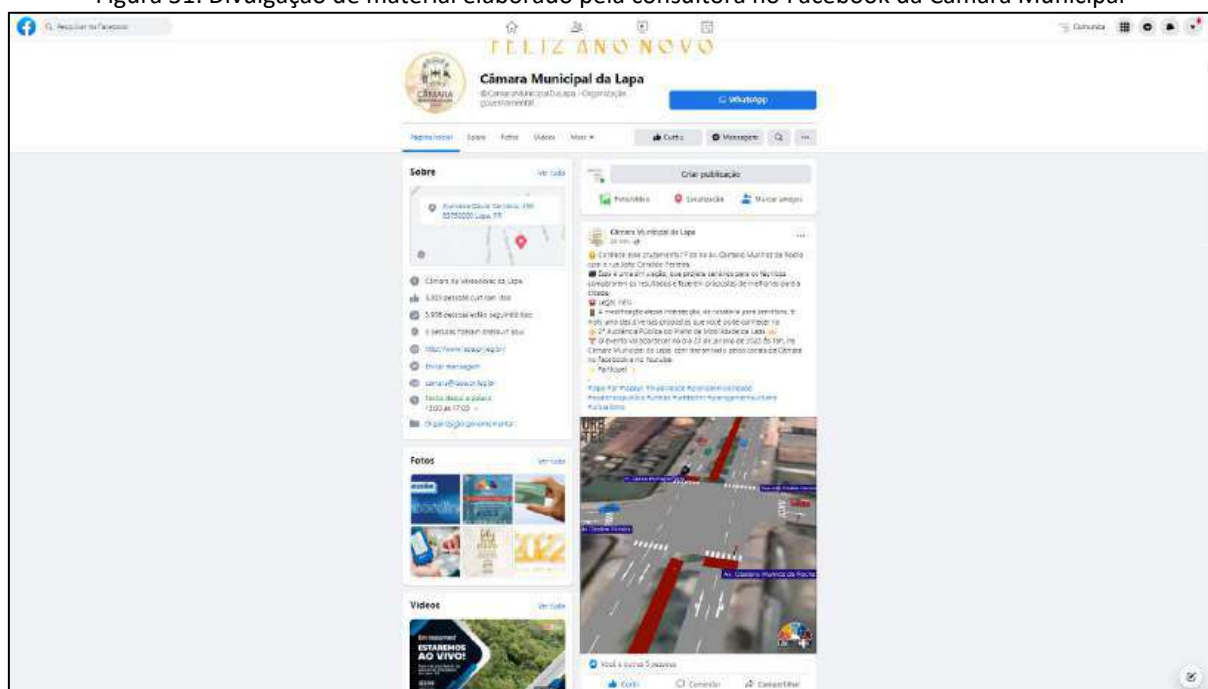
Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 30: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Facebook da Câmara Municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 31: Divulgação de material elaborado pela consultora no Facebook da Câmara Municipal



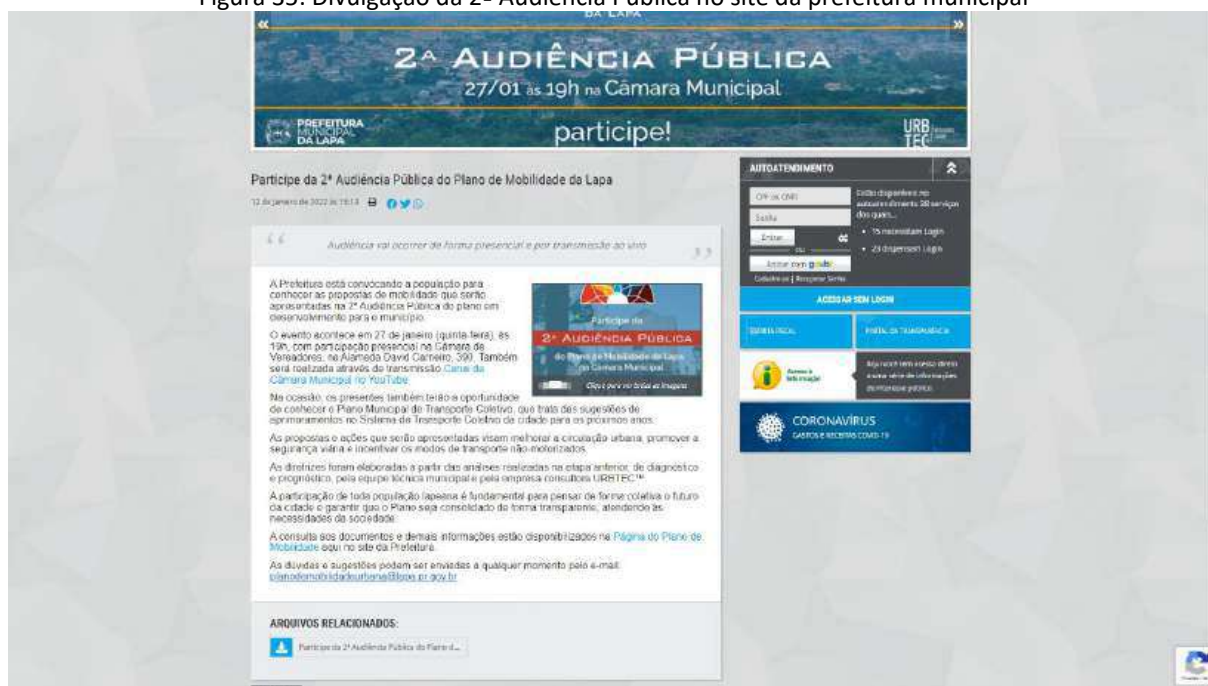
Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 32: Divulgação da 2ª Audiência Pública no Instagram da prefeitura municipal



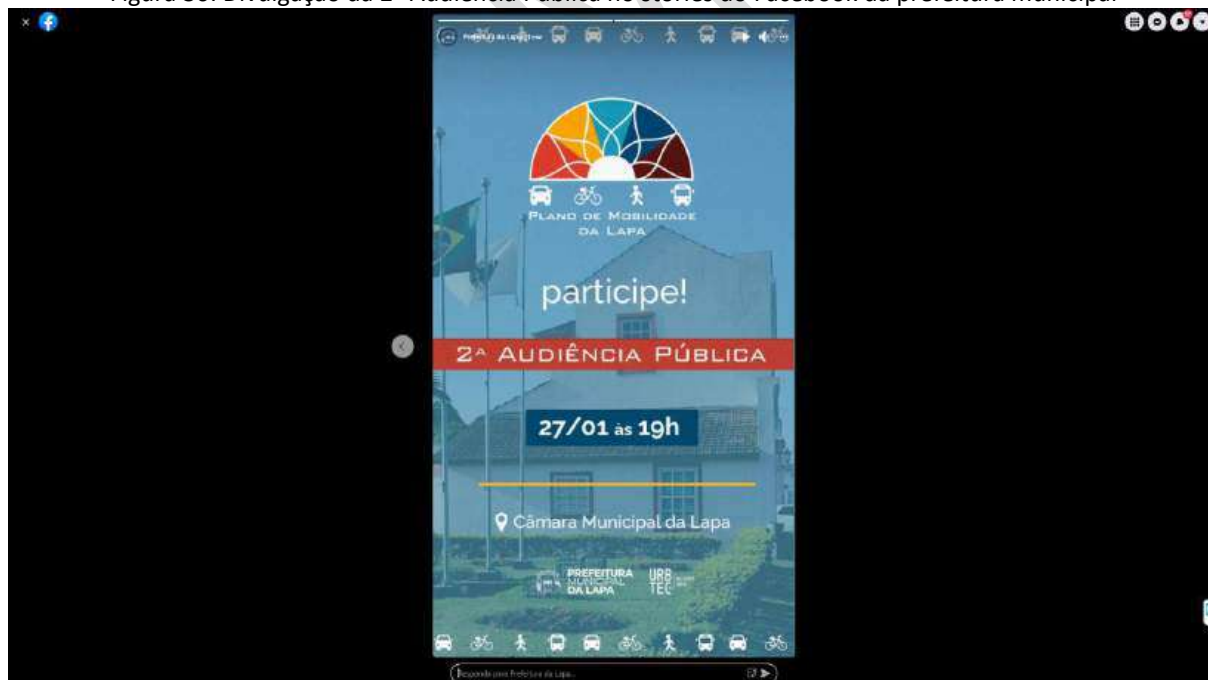
Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 35: Divulgação da 2ª Audiência Pública no site da prefeitura municipal



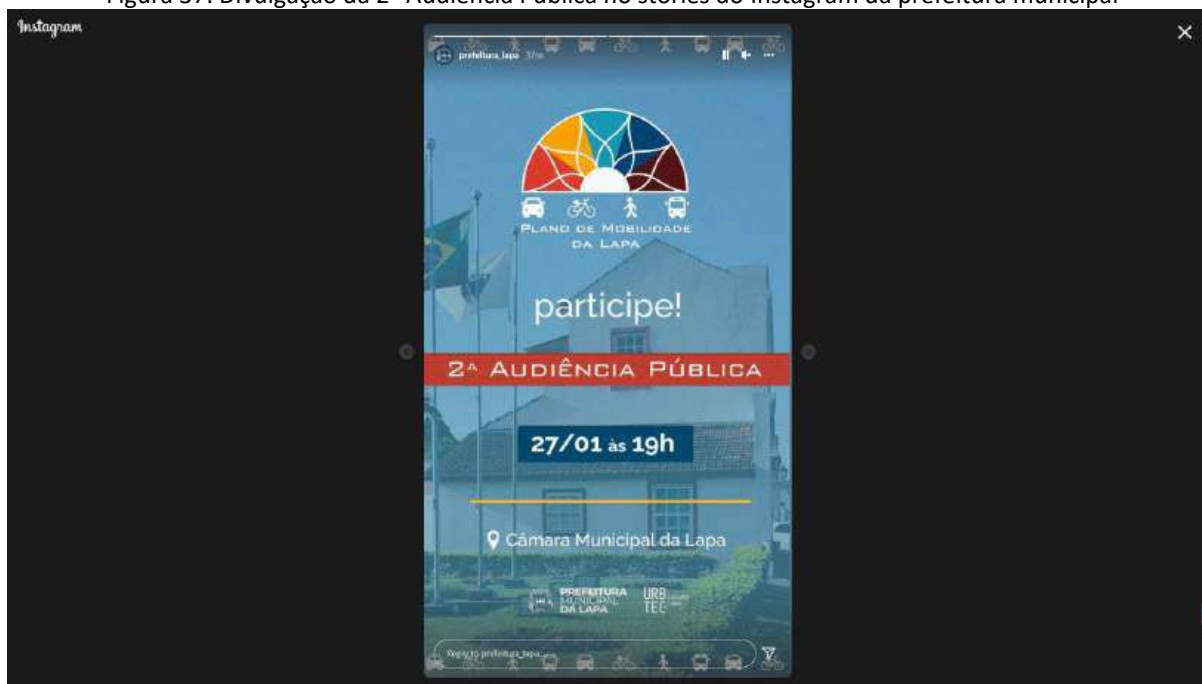
Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 36: Divulgação da 2ª Audiência Pública no stories do Facebook da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

Figura 37: Divulgação da 2ª Audiência Pública no stories do Instagram da prefeitura municipal



Fonte: URBTEC™ (2022)

4.2 3ª REUNIÃO TÉCNICA

4.2.1 ATA

Local: Câmara Municipal da Lapa, PR. Alameda David Carneiro, nº 390.

Data: 24/11/2021.

Objetivo: 3ª Reunião Técnica entre a equipe consultora e representante do poder público, conforme previsto no termo de referência.

Presentes: Manoela Feiges, Alceu Dal Bosco Jr., Silvia Wiedmer Schuster, Evandro Veis, Altair Schmidt, Celinha T. Bill, Vania A. P. Meira, Fernanda Zana, Anderson Sorola, Armando Ramos, Lucemara S. Turmam, Helena Pauline Schulze, Rodrigo Otávio F. P. de Oliveira

Memória:

Reunião iniciada às 14h15, com introdução da arq. e urb. Manoela Feiges. Iniciou-se a apresentação com uma revisão de conceitos técnicos e teóricos e dos princípios norteadores relevantes às propostas apresentadas na sequência.

Às 14h38 o eng. civil Alceu, da equipe consultora, iniciou a apresentação da matriz CDP e das propostas elaboradas a partir deste diagnóstico / prognóstico. Durante a apresentação houve participação da presidente da associação de moderadores, Lucemara Turmam, com relato sobre dificuldade dos moradores em pleitear com o poder público intervenções de mobilidade fora do Centro Histórico. Também houve participação do Evandro Veis e do Altair Schmidt, representantes da Prefeitura da Lapa, sobre existência de um plano do departamento de trânsito referente à “Zona Azul”, para regulamentar estacionamentos rotativos em regiões de interesse no município. Evandro comentou sobre hostilidade do trânsito local dificultar a utilização do transporte cicloviário e reforçou a necessidade de intervenções específicas.

Em seguida, iniciou-se a apresentação das ações específicas para melhoria de interseções chave no município, com ilustrações dos modelos adotados e a demonstração das simulações que embasaram as decisões. Nesta etapa houve bastante diálogo entre a equipe consultora e os participantes. O participante Altair Schmidt atualizou a equipe sobre ações que a prefeitura já está planejando como travessia elevada na rua João Cândido Ferreira próximo à escola, implantação semaforizada no cruzamento da rua João Cândido Ferreira e Av. Caetano Munhoz da Rocha e reinstalação do semáforo no cruzamento das avenidas Aloísio Leoni e Juscelino Kubitschek, além de instalação de semáforo na rua Octávio José Kuss na esquina com a av. Aloísio Leoni. De mesmo modo, informou que no cruzamento das ruas Cel. Eduardo Corrêa e João Lacerda Braga já houve a pintura de segregação de tráfego, em concordância ao proposto pela equipe. Dos questionamentos apresentados destacam-se o risco de se acumular tráfego sobre a ponte na rua João Cândido Ferreira em decorrência do estado de seu estado de conservação e da dificuldade de diálogo com o estado para intervenções físicas nos trechos da PR-427. O participante Evandro Veis comentou sobre o excesso de espaço da caixa destinado ao tráfego de veículos na Av. Aloísio Leoni, que poderia

ser aproveitado como canteiro caminhável / ciclável, e sobre problemas de segurança viária para os moradores da R. Acre.

A reunião seguiu-se com a apresentação das ações relativas em estacionamento pela Manoela, arq. e urb. da equipe, que abrangiam especialmente a conversão gradual de vagas de estacionamento em 45º por espaços aproveitáveis pela população e comércio local. Não houveram contribuições dos participantes.

Em relação às ações específicas para o Centro Histórico, que contemplavam alterações de sentido em algumas vias e implementação de calçadões ou vias compartilhadas em trechos chave para aprimorar a caminhabilidade. Houve diálogo com os participantes para resolver dúvidas e ouvir sugestões.

Às 15h51 foi apresentado o cronograma com as etapas realizadas e plano de trabalho para a continuidade da elaboração do plano. Foi proposta a separação das audiências de propostas gerais e de transportes públicos em dois momentos separados, porém sem decisão definitiva.

O último momento da reunião foi a apresentação e explicação da proposta de hierarquia viária, com alguns questionamentos referentes à Lei de Zoneamento que está sendo revista.

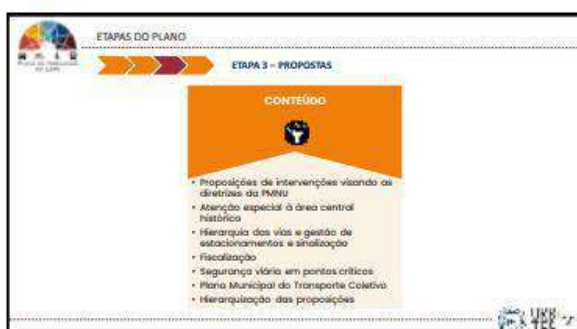
A reunião encerrou-se às 16h42.

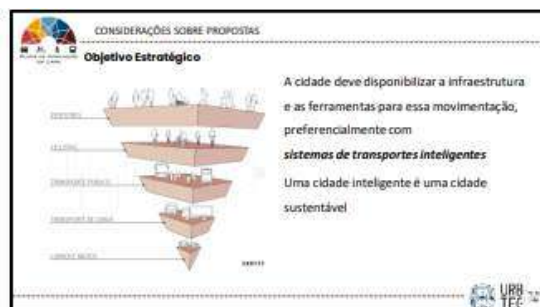
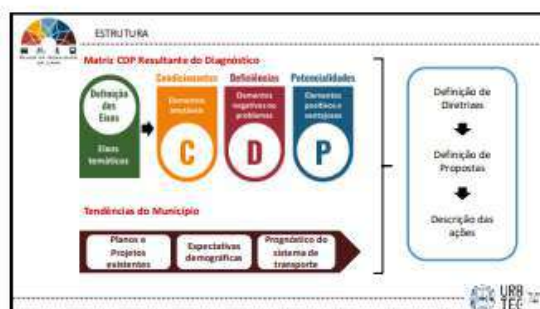
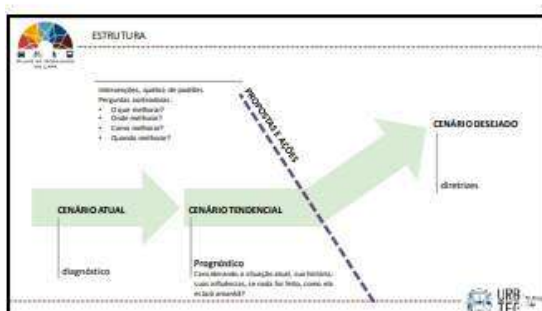
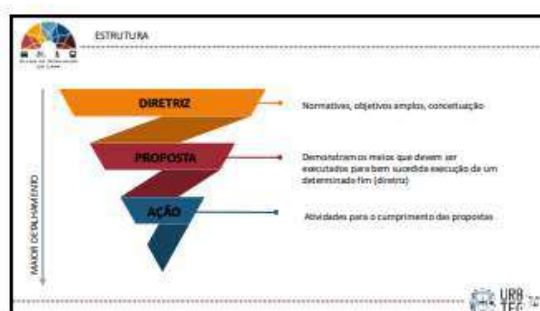
4.2.2 REGISTROS AUDIOVISUAIS





4.2.3 MATERIAL APRESENTADO





ESTRUTURA

Diretrizes

O que são?

- ❖ Pautam o futuro pretendido para o município
- ❖ Princípios gerais voltados para o planejamento e gestão da mobilidade, seguindo o determinado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e o apresentado no TR
- ❖ Abrangem diferentes Propostas, unindo-as conforme os princípios gerais em questão
- ❖ Consideram os eixos observados da etapa de Diagnóstico e Prognóstico

URB TEC

ESTRUTURA

Diretrizes

Como defini-las?

Considerações para definir diretrizes (Termo de Referência)

- Difusão dos conceitos de mobilidade
- Avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos causados pelos sistemas de transporte
- Planejamento integrado da gestão urbana e de transporte
- Participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte
- Execução continuada dos instrumentos de planejamento da mobilidade urbana
- Acessibilidade universal
- Difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas
- Gestão pública da política de mobilidade urbana
- Classificação e hierarquização do sistema viário
- Implantação e qualificação de espaços e áreas de circulação de pedestres
- Padronização das Orladas e Orladões e integração
- Tratamento viário para o transporte coletivo
- Circulação nas áreas Centrais
- Estacionamentos para veículos, bicicletas entre outros
- Regulamentação da circulação do transporte de carga

URB TEC

ESTRUTURA

Diretrizes

Eixos Temáticos

- Estrutura de Gestão e Aspectos Legais
- Sistema Viário e Circulação
- Modos não motorizados
- Modos motorizados individuais
- Modos motorizados coletivos

Diretrizes

- 01 - Melhoria da Comunicação e Difusão de Conceitos de Mobilidade Sustentável
- 02 - Promoção de um Sistema Viário Seguro
- 03 - Incentivos aos Modos Ativos de Maneira Acessível e Sustentável
- 04 - Desestimulo ao Transporte Motorizado Individual
- 05 - Manutenção do Sistema de Transporte de Cargas
- 06 - Incentivos ao Uso do Transporte Coletivo

URB TEC

ESTRUTURA

Diretrizes

Diretrizes

- 01 - Melhoria da Comunicação e Difusão de Conceitos de Mobilidade Sustentável
- 02 - Promoção de um Sistema Viário Seguro
- 03 - Incentivos aos Modos Ativos de Maneira Acessível e Sustentável
- 04 - Desestimulo ao Transporte Motorizado Individual
- 05 - Manutenção do Sistema de Transporte de Cargas
- 06 - Incentivos ao Uso do Transporte Coletivo

Propostas

URB TEC

ESTRUTURA

Diretrizes

Diretrizes

- 01 - Melhoria da Comunicação e Difusão de Conceitos de Mobilidade Sustentável
- 02 - Promoção de um Sistema Viário Seguro
- 03 - Incentivos aos Modos Ativos de Maneira Acessível e Sustentável
- 04 - Desestimulo ao Transporte Motorizado Individual
- 05 - Manutenção do Sistema de Transporte de Cargas
- 06 - Incentivos ao Uso do Transporte Coletivo

Propostas

- ❖ Gerenciamento de informações relativas ao transporte e à mobilidade
- ❖ Definição, regulamentação e fiscalização das normativas de mobilidade de maneira participativa

URB TEC

ESTRUTURA

Diretrizes

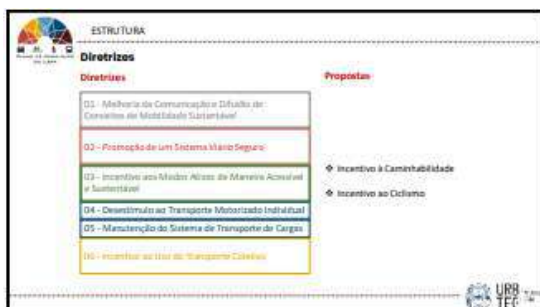
Diretrizes

- 01 - Melhoria da Comunicação e Difusão de Conceitos de Mobilidade Sustentável
- 02 - Promoção de um Sistema Viário Seguro
- 03 - Incentivos aos Modos Ativos de Maneira Acessível e Sustentável
- 04 - Desestimulo ao Transporte Motorizado Individual
- 05 - Manutenção do Sistema de Transporte de Cargas
- 06 - Incentivos ao Uso do Transporte Coletivo

Propostas

- ❖ Aprimoramento da segurança viária do município
- ❖ Aprimoramento da circulação em interseções
- ❖ Promoção de intermodalidade
- ❖ Aprimoramento das condições municipais e do sistema viário

URB TEC



AÇÕES ESPECÍFICAS

Principais questões observadas

Sistema Viário

Condicionantes	Deficiências	Potencialidades
Matrícula viária atualizada da Sistema Viário	Descompasso entre a legislação em vigor, as deficiências e a tipologia de uso	Causas de uso de vias locais por parte da comunidade de usuários, vias compartilhadas e fluxos divergentes de circulação
Condições físicas com planejamento baseado e validado em pequenas	Forma de uso do estacionamento, a que ocupa toda a área e largura das vias, já bastante reduzidas	O Centro Histórico está inserido em uma área estratégica e de grande atratividade comercial e turística, representando potencial para ampliação do uso de modos ativos de transporte
	Os pontos de ônibus, atendendo apenas às normas técnicas de estrutura (altura e de conexões regulares)	
	Exigência elevada para multimodalidade	

URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Principais questões observadas

Deslocamentos Rotativos e Públicos

Condicionantes	Deficiências	Potencialidades
Não existência de deslocamentos rotativos na cidade	Estado físico de mau, deteriorado, com deterioração dos pontos de parada e da infraestrutura	Oportunidade para implementação de rotas locais em locais estratégicos, permitindo melhor utilização das vias e incentivos para deslocamentos, na promoção da mobilidade ativa e segurança viária
Presença de vagas públicas	Dificuldade de acesso ao sistema e pontos de parada, além de não serem acessíveis, o que aumenta os impactos ambientais na cidade	Oportunidade de utilização de parte das vagas para abrigamento de usuários, em áreas estratégicas, na melhoria da capacidade viária, em áreas de maior demanda

URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Principais questões observadas

Impactos socioeconômicos

Condicionantes	Deficiências	Potencialidades
Regime de circulação de veículos e de pedestres	Condições de circulação em áreas e interseções de maior movimento	Alta capacidade de circulação nas vias locais, potencial para melhorar as condições de circulação e segurança
	Qualidade de infraestrutura de circulação, segurança viária com falta de sinalização e iluminação	

URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

HIERARQUIA VIÁRIA

URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

INTERSEÇÕES

URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

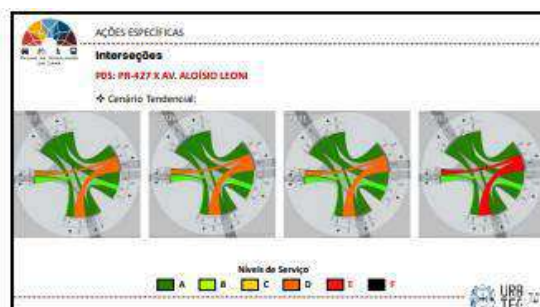
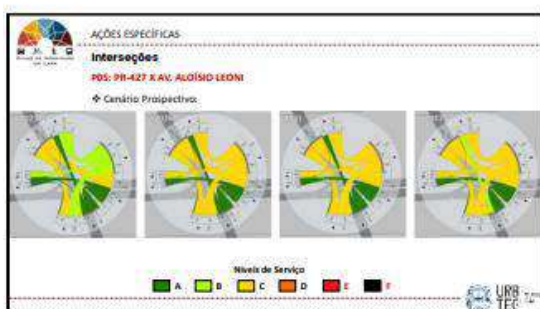
Interseções

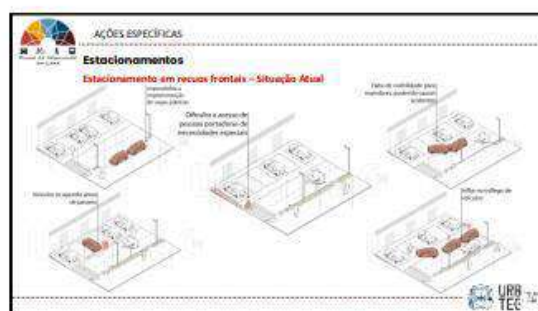
POS: R. JOÃO CÂNDIDO FERREIRA X AV. MONSENHOR HENRIQUE D. FALCÃO X R. AGENOR SANDOZ X R. OSVALDO TALARI

URB TEC

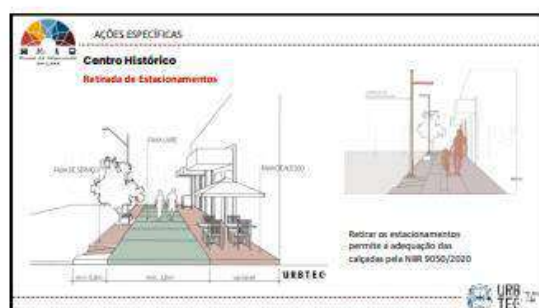
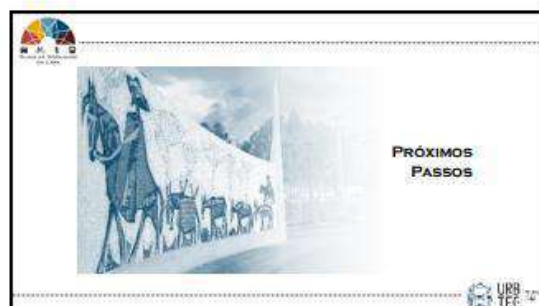


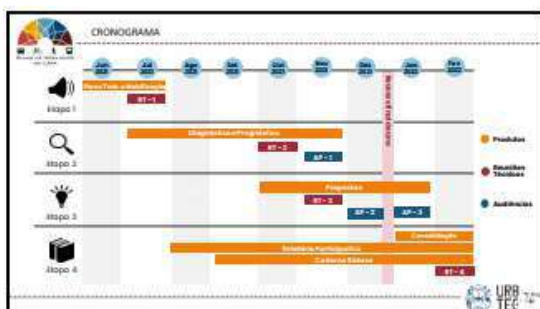












4.2.4 LISTA DE ASSINATURAS

Figura 38: Lista de assinaturas da 3ª Reunião Técnica

PLANO DE MOBILIDADE DA LAPA			
EVENTO: 3ª REUNIÃO TÉCNICA – DIRETRIZES E PROPOSTAS		ETAPA: 3ª PROPOSTAS DATA: 24 / 11 / 2021	
NOME	INSTITUIÇÃO / LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
SILVIA WIEDNER SCHUSTER	PREFEITURA DA LAPA	99590-4901	Silvia Wiedner Schuster
CELINA TEILL	CÂMARA	99948-4403	celina.teill
ADRIANA AP. MEIRA	CÂMARA	99956-8642	Adriana Ap. Meira
Fernanda Lemos	Câmara Municipal	99971-3910	Fernanda Lemos
Evaristo Verc	Preparação de Lapa	97772605	Evaristo Verc
LUCIANA S. TURHAN	A.V.R. - LAPA	99702-1004	Luciana S. Turhan
Anderson Sena	Câmara Municipal	99978-0330	Anderson Sena
ALTHEA SCHMIDT	P. MUNICIPAL - Jato Tênis	9-8849-8719	Althea Schmidt
OSVALDO CAMARGO	CÂMARA - VEREADOR	99997-1198	Osvaldo Camargo
Galena Raimundo Saenger	URBTEC	(11) 99945-4211	Galena Raimundo Saenger
Alceu Dal Berto Jr	URBTEC	4199734-0003	Alceu Dal Berto Jr
Roberto de Almeida	URBTEC	(41) 99927-4833	Roberto de Almeida
Henrique Lima	CÂMARA	(11) 988458307	Henrique Lima
MARCELA F. FEIGES	URBTEC	3281-1900	Marcela F. Feiges

Fonte: URBTEC™ (2022)

4.3 REUNIÃO IPHAN

4.3.1 ATA

Local: *On-line* pela plataforma Teams.

Data: 12/01/2022.

Objetivo: Apresentar as propostas relativas ao Centro Histórico para o Iphan.

Presentes: Sílvia Wiedmer Schuster; Fernando Ferrari Ramos; Moisés Julierme Stival Soares; Rosina Coeli Alice Parchen; Alceu Dal Bosco Junior; Gustavo Taniguchi; Luisa Amoriello Spolador; Manoela Feiges; Maria Eduarda Duda; Rodrigo Otávio F. P. de Oliveira.

Memória:

A reunião para apresentação e discussão de propostas relativas ao Centro Histórico foi realizada no dia 12 de janeiro de 2022, iniciando-se com introdução pelo Gustavo Taniguchi às 10h04, seguido de um momento de apresentação dos participantes. Às 10h09 deu-se início à apresentação das propostas pela arquiteta urbanista Manoela Feiges. A apresentação contou com uma breve revisão do processo de elaboração do Plano de Mobilidade da Lapa. O engenheiro civil Alceu Dal Bosco Junior explicou sobre as etapas realizadas, a situação atual do projeto e os princípios norteadores da elaboração das propostas. Alceu também comentou que a fase atual de desenvolvimento do projeto levou em consideração a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e as orientações e diretrizes abordadas pelo Caderno Técnico do IPHAN sobre Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos.

A demonstração das ações específicas iniciou-se com as propostas relativas à manutenção dos estacionamentos de rua. A primeira proposta apresentada foi da reestruturação das vagas de estacionamento atualmente em 45° para 0°, com possibilidade de instalação de *parklets*. Foram abordadas em seguida as proposições para apoio ao cicloturismo, com explicação da infraestrutura de apoio aos ciclistas.

Alceu deu prosseguimento à apresentação com a apresentação das ações específicas para o Centro Histórico. As propostas apresentadas incluem inserção de faixas de pedestre em travessia elevada, instalação de pontos de sinalização turística (*wayfinding*) e conversão de vias públicas em calçadas para pedestres.

Fernando Ferrari pontuou sua dúvida sobre a proposta, indagando sobre a inclusão de duas vias diferentes sendo uma delas (Rua Barão do Rio Branco) um trecho movimentado do centro da cidade. Alceu explicou que o tratamento projetado para o sistema viário considera o acolhimento desta demanda desviada para vias fora do Centro Histórico, contribuindo para o desuso destas vias como rota de transporte cotidiano.

Rosina Parchen (IPHAN) levantou preocupação sobre os problemas de circulação que podem surgir da implementação dos calçados. Moisés concordou com a pontuação de Rosina, questionando o impacto urbanístico da proposta e complementou apontando que o plano de requalificação do Centro Histórico previa a expansão das calçadas, posicionando-se inicialmente contra o projeto dos calçados.

Gustavo Taniguchi respondeu ao questionamento dos membros do IPHAN recapitulando o diagnóstico desenvolvido no trabalho e reforçando a natureza do plano como um estudo de mobilidade urbana em diferentes horizontes de tempo, necessitando de medidas a longo prazo que reequilibrem os fluxos de veículos e pedestres.

Alceu complementou a fala de Gustavo com os resultados de contagem de fluxo de pedestres, destacando a concentração elevada de pedestres na interseção, também explicitou a possibilidade de inserir arquitetonicamente o calçamento no desenho urbano do Centro Histórico. Moisés e Rosina (IPHAN) reforçaram o posicionamento contrário à proposta dos calçados e questionaram a existência de propostas com menor impacto para a área.

Gustavo Taniguchi agradeceu a contribuição dos membros do IPHAN e reiterou a importância da reunião para compatibilização das propostas de mobilidade elaboradas pela equipe consultora com a visão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e da Equipe Técnica Municipal.

Prosseguiu-se a reunião com a apresentação das propostas de retirada de estacionamentos em trechos do Centro Histórico, para aprimorar a caminhabilidade de pedestres permitindo melhorias nas calçadas; de delimitação de área calma, com limites de velocidade e proibição de veículos pesados em determinados horários; de implementação de estacionamento rotativo no Centro Histórico e arredores, conforme estudo prévio da prefeitura municipal; de instalação de faixas acessíveis, com pavimento que permita melhoria na acessibilidade. Moisés apontou sobre a escolha de material, que deve estar em conformidade com as normativas, sugerindo pavimentos pétreos. Sobre estacionamento de ônibus turísticos, Alceu apresentou a proposta de concentração dos ônibus em local específico com sugestão de rotas de acesso sinalizadas. Moisés sugeriu repensar o local de estacionamento de ônibus para fora do perímetro tombado.

A parte final da reunião contou com a apresentação do cronograma das próximas etapas do plano, tal como considerações finais dos participantes em relação as propostas apresentadas. Encerrou-se a reunião às 11h29.

Na sequência, são apresentados os registros audiovisuais e os slides de apoio utilizados na reunião.

4.3.2 REGISTROS





4.3.3 MATERIAL APRESENTADO



ESTRUTURA

Diretrizes

❖ **Que são?**

- ❖ Pautam o futuro pretendido para o município
- ❖ Princípios gerais voltados para o planejamento e gestão da mobilidade, segundo o determinado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e o apresentado no TR
- ❖ Abrangem diferentes Propostas, unindo-as conforme os princípios gerais em questão
- ❖ Consideram os eixos observados da etapa de Diagnóstico e Prognóstico

URB TEC

ESTRUTURA

Diretrizes

Como diretrizes?

Considerações para definir diretrizes (Tema de Referência)

- Difusão dos conceitos de mobilidade
- Avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos causados pelos sistemas de transporte
- Planejamento integrado da gestão urbana e do transporte
- Participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte
- Inovação continuada dos instrumentos de planejamento da mobilidade urbana
- Acessibilidade universal
- Difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas
- Gestão pública de políticas de mobilidade urbana
- Classificação e hierarquização do sistema viário
- Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação de pedestres
- Padronização das Calçadas e Ciclovias e integração
- Tratamento viário para o transporte coletivo
- Circulação nas Áreas Centrais
- Estacionamentos para veículos, bicicletas entre outros
- Regulamentação da circulação do transporte de carga

URB TEC

ESTRUTURA

Diretrizes

Eixos Temáticos

- Estrutura de Gestão e Assessoria Legal
- Sistema Viário e Circulação
- Modos de mobilidade
- Modos motorizados individuais
- Modos motorizados coletivos

Orientações

- 01 - Melhoria da Comunicação Difusão de Conceitos de Mobilidade Sustentável
- 02 - Prevenção de um Sistema Viário Seguro
- 03 - Incentivos aos Modos Alternos do Transporte Acessível e Sustentável
- 04 - Desenvolvimento do Transporte Motorizado Individual
- 05 - Manutenção do Sistema de Transporte de Carga
- 06 - Incentivos ao Uso do Transporte Coletivo

URB TEC

ESTRUTURA

Organização geral

Ações

Proposta 1.1

Proposta 1.2

Proposta 1.3

Proposta 1.4

Proposta 1.5

Proposta 1.6

Proposta 1.7

Proposta 1.8

Proposta 1.9

Proposta 1.10

Proposta 1.11

Proposta 1.12

Proposta 1.13

Proposta 1.14

Proposta 1.15

Proposta 1.16

Proposta 1.17

Proposta 1.18

Proposta 1.19

Proposta 1.20

Proposta 1.21

Proposta 1.22

Proposta 1.23

Proposta 1.24

Proposta 1.25

Proposta 1.26

Proposta 1.27

Proposta 1.28

Proposta 1.29

Proposta 1.30

Proposta 1.31

Proposta 1.32

Proposta 1.33

Proposta 1.34

Proposta 1.35

Proposta 1.36

Proposta 1.37

Proposta 1.38

Proposta 1.39

Proposta 1.40

Proposta 1.41

Proposta 1.42

Proposta 1.43

Proposta 1.44

Proposta 1.45

Proposta 1.46

Proposta 1.47

Proposta 1.48

Proposta 1.49

Proposta 1.50

Proposta 1.51

Proposta 1.52

Proposta 1.53

Proposta 1.54

Proposta 1.55

Proposta 1.56

Proposta 1.57

Proposta 1.58

Proposta 1.59

Proposta 1.60

Proposta 1.61

Proposta 1.62

Proposta 1.63

Proposta 1.64

Proposta 1.65

Proposta 1.66

Proposta 1.67

Proposta 1.68

Proposta 1.69

Proposta 1.70

Proposta 1.71

Proposta 1.72

Proposta 1.73

Proposta 1.74

Proposta 1.75

Proposta 1.76

Proposta 1.77

Proposta 1.78

Proposta 1.79

Proposta 1.80

Proposta 1.81

Proposta 1.82

Proposta 1.83

Proposta 1.84

Proposta 1.85

Proposta 1.86

Proposta 1.87

Proposta 1.88

Proposta 1.89

Proposta 1.90

Proposta 1.91

Proposta 1.92

Proposta 1.93

Proposta 1.94

Proposta 1.95

Proposta 1.96

Proposta 1.97

Proposta 1.98

Proposta 1.99

Proposta 1.100

URB TEC

ESTRUTURA

Organização geral

Ações

Proposta 1.1

Proposta 1.2

Proposta 1.3

Proposta 1.4

Proposta 1.5

Proposta 1.6

Proposta 1.7

Proposta 1.8

Proposta 1.9

Proposta 1.10

Proposta 1.11

Proposta 1.12

Proposta 1.13

Proposta 1.14

Proposta 1.15

Proposta 1.16

Proposta 1.17

Proposta 1.18

Proposta 1.19

Proposta 1.20

Proposta 1.21

Proposta 1.22

Proposta 1.23

Proposta 1.24

Proposta 1.25

Proposta 1.26

Proposta 1.27

Proposta 1.28

Proposta 1.29

Proposta 1.30

Proposta 1.31

Proposta 1.32

Proposta 1.33

Proposta 1.34

Proposta 1.35

Proposta 1.36

Proposta 1.37

Proposta 1.38

Proposta 1.39

Proposta 1.40

Proposta 1.41

Proposta 1.42

Proposta 1.43

Proposta 1.44

Proposta 1.45

Proposta 1.46

Proposta 1.47

Proposta 1.48

Proposta 1.49

Proposta 1.50

Proposta 1.51

Proposta 1.52

Proposta 1.53

Proposta 1.54

Proposta 1.55

Proposta 1.56

Proposta 1.57

Proposta 1.58

Proposta 1.59

Proposta 1.60

Proposta 1.61

Proposta 1.62

Proposta 1.63

Proposta 1.64

Proposta 1.65

Proposta 1.66

Proposta 1.67

Proposta 1.68

Proposta 1.69

Proposta 1.70

Proposta 1.71

Proposta 1.72

Proposta 1.73

Proposta 1.74

Proposta 1.75

Proposta 1.76

Proposta 1.77

Proposta 1.78

Proposta 1.79

Proposta 1.80

Proposta 1.81

Proposta 1.82

Proposta 1.83

Proposta 1.84

Proposta 1.85

Proposta 1.86

Proposta 1.87

Proposta 1.88

Proposta 1.89

Proposta 1.90

Proposta 1.91

Proposta 1.92

Proposta 1.93

Proposta 1.94

Proposta 1.95

Proposta 1.96

Proposta 1.97

Proposta 1.98

Proposta 1.99

Proposta 1.100

URB TEC

ESTRUTURA

Organização geral

Ações

Proposta 1.1

Proposta 1.2

Proposta 1.3

Proposta 1.4

Proposta 1.5

Proposta 1.6

Proposta 1.7

Proposta 1.8

Proposta 1.9

Proposta 1.10

Proposta 1.11

Proposta 1.12

Proposta 1.13

Proposta 1.14

Proposta 1.15

Proposta 1.16

Proposta 1.17

Proposta 1.18

Proposta 1.19

Proposta 1.20

Proposta 1.21

Proposta 1.22

Proposta 1.23

Proposta 1.24

Proposta 1.25

Proposta 1.26

Proposta 1.27

Proposta 1.28

Proposta 1.29

Proposta 1.30

Proposta 1.31

Proposta 1.32

Proposta 1.33

Proposta 1.34

Proposta 1.35

Proposta 1.36

Proposta 1.37

Proposta 1.38

Proposta 1.39

Proposta 1.40

Proposta 1.41

Proposta 1.42

Proposta 1.43

Proposta 1.44

Proposta 1.45

Proposta 1.46

Proposta 1.47

Proposta 1.48

Proposta 1.49

Proposta 1.50

Proposta 1.51

Proposta 1.52

Proposta 1.53

Proposta 1.54

Proposta 1.55

Proposta 1.56

Proposta 1.57

Proposta 1.58

Proposta 1.59

Proposta 1.60

Proposta 1.61

Proposta 1.62

Proposta 1.63

Proposta 1.64

Proposta 1.65

Proposta 1.66

Proposta 1.67

Proposta 1.68

Proposta 1.69

Proposta 1.70

Proposta 1.71

Proposta 1.72

Proposta 1.73

Proposta 1.74

Proposta 1.75

Proposta 1.76

Proposta 1.77

Proposta 1.78

Proposta 1.79

Proposta 1.80

Proposta 1.81

Proposta 1.82

Proposta 1.83

Proposta 1.84

Proposta 1.85

Proposta 1.86

Proposta 1.87

Proposta 1.88

Proposta 1.89

Proposta 1.90

Proposta 1.91

Proposta 1.92

Proposta 1.93

Proposta 1.94

Proposta 1.95

Proposta 1.96

Proposta 1.97

Proposta 1.98

Proposta 1.99

Proposta 1.100

URB TEC

Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos

Embasamento técnico

Caderno Técnico 9 (IPHAN, 2016)

- Orientações normativas;
- Priorização de ações que possibilitem o máximo de acessibilidade com o mínimo de impacto sobre o patrimônio cultural;
- Compatibilização das adaptações com o bem público para que possam ser percebidas como elementos contemporâneos;
- Planejamento de calçadas e sinalização informativa permitindo aos pedestres, pessoas com deficiência e usuários de bicicleta e outros veículos a utilização da infraestrutura urbana;
- Projeto de mobiliário urbano que permita o uso a qualquer pessoa e com localização adequada, respeitando os critérios de ordenação do espaço sem interromper a circulação de pedestres.



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

ESTACIONAMENTOS



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Estacionamentos

Estacionamento em recuos frontais – Situação Atual



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Estacionamentos

Estacionamento em recuos frontais – Situação Atual



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Estacionamentos

Proibição de estacionamento em recuos frontais



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Estacionamentos

Conversão de vagas de estacionamento em parâmetros



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Estacionamentos

Reestruturar as vagas de estacionamento em 45°

Conversão das vagas em 45° do município em 0° ou parâmetros para pedestres e ciclistas:

- ♦ R. Hipólito Naves de Araújo
- ♦ Av. Capitão Munhoz da Rocha e Av. Manoel Pedro
- ♦ Todas as vias com velocidade máxima de 40 km/h;



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

CICLOTURISMO



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Cicloturismo

Infraestrutura de apoio aos ciclistas

Implantação de vestiários, e banheiros públicos, bebedouros e equipamentos de manutenção.



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

CENTRO HISTÓRICO



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS

Centro Histórico

Inserção de faixas de pedestres

Reforma de faixa de pedestres utilizando cores diferentes nos blocos do paralelepípedo em todo o Centro Histórico.

- ♦ Manter características históricas culturais;
- ♦ Melhor sinalização para pedestres;
- ♦ Maior segurança viária;

Exemplo de faixa de pedestres em paralelepípedos, com mudança de cores.



URB TEC



AÇÕES ESPECÍFICAS
Centro Histórico
Restrição de Estacionamentos



Serão os estacionamentos permitidos a adequação das calçadas pela NBR 9050/2020

♦ R. Francisco Cunha, entre a R. Tenente Henrique dos Santos e a R. Sete de Setembro

URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS
Centro Histórico
Restrição de Estacionamentos

Conceito de ruas completas, em Curitiba - PR



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS
Centro Histórico
Delimitação de Área Calma

Velocidade máxima de 30 km/h

Proibição de Veículos pesados em horários específicos

♦ Maior segurança viária

♦ Incentivo aos modos não motorizados

♦ Menor impacto ao patrimônio



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS
Centro Histórico
Delimitação de vagas específicas para carga e descarga

Delimitar e fiscalizar faixas específicas para transporte de cargas, em horários determinados.

♦ Restrição de veículos acima de 4t entre 9h30 e 18h30, exceto ônibus turísticos

♦ Nos demais horários, permissão de carga e descarga de veículos até 5t em locais estipulados pela prefeitura

♦ Menor impacto ao patrimônio e controle da circulação nos horários mais demandados



URB TEC

AÇÕES ESPECÍFICAS
Centro Histórico
Estacionamento rotativo

Adoção de estacionamento rotativo - Zona Azul - no centro histórico e arredores

♦ Maior disponibilidade de vagas ao longo do dia

♦ Recita para o município a ser revertida em intervenções na mobilidade

♦ Desincentivo ao modo motorizado



URB TEC

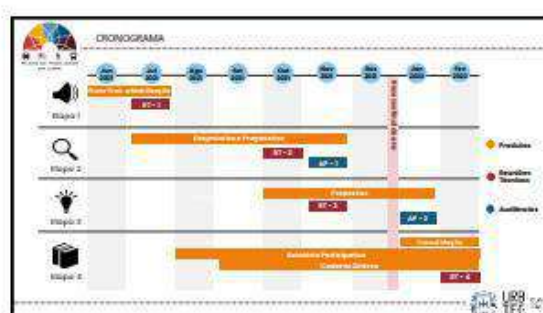
AÇÕES ESPECÍFICAS
Centro Histórico
Faixas acessíveis

Construção de calçadas com faixas acessíveis

♦ Melhoria das condições de acessibilidade ao pedestre, especialmente os que possuem mobilidade reduzida



URB TEC





4.4 2ª REUNIÃO IPHAN

4.4.1 ATA

Local: *on-line* pela plataforma Teams.

Data: 18/01/2022

Objetivo: Apresentar as propostas relativas ao Centro Histórico para o Iphan, após revisões acordadas em reunião prévia.

Presentes: Sílvia Wiedmer Schuster; Fernando Ferrari Ramos, Moisés Julierme Stival Soares; Rosina Coeli Alice Parchen, Alceu Dal Bosco Junior; Gustavo Taniguchi; Luisa Amoriello Spolador; Manoela Feiges; Maria Eduarda Duda; Rodrigo Otávio F. P. de Oliveira.

Memória:

Reunião iniciada às 14h00 pelo coordenador geral do plano, Gustavo Taniguchi, com recapitulação dos objetivos acordados para a reunião a qual tratou, principalmente, das alterações de propostas feitas a partir das orientações do Iphan e da Prefeitura discutidas em reunião anterior.

Em seguida, Alceu deu início à apresentação reintroduzindo o Plano de Mobilidade da Lapa, com a metodologia abordada, objetivos norteadores e organização geral das propostas elaboradas, ressaltando que o material de referência utilizado foi o Caderno Técnico 9 do IPHAN.

A reapresentação das propostas com revisão requisitada pelo IPHAN começou pela exposição do calçadão, que na nova proposta localiza-se apenas na Rua Francisco Braga, sendo a antiga proposta da Rua Barão do Rio Branco excluída do relatório. Gustavo Taniguchi reforçou que os materiais utilizados na representação das fotomontagens apresentadas são apenas representações visuais, e que para um projeto específico e executivo devem ser acatadas as requisições de pavimentação da normativa local.

Em seguida, apresentou-se a revisão da proposta das faixas acessíveis, que sofreram modificações nas especificações dos materiais, com nova ênfase nas especificações da normativa local referente ao Centro Histórico.

Além disso, a proposta da área calma não incluirá mais ônibus turísticos, que terão estacionamento proposto em local definido externo ao Centro Histórico com aprovação prévia de Fernando Ferrari, da Equipe Técnica Municipal.

Após a finalização da apresentação, foi aberto espaço para questionamentos e contribuições dos participantes.

Moisés Soares (Iphan) explicou, em relação à proposta do calçadão da Rua Francisco Braga, o alcance da poligonal que delimita o tombamento. Recomendou priorizar nos projetos a integração da rua com o desenho urbano do Centro Histórico, sem maiores recomendações.

Em seguida, Moisés levantou o questionamento sobre possíveis alterações de sentido de vias e a redistribuição de fluxos.

Alceu respondeu que após a retirada da proposta dos calçadões não haverá alterações de fluxo dentro do Centro Histórico, com exceção do binário proposto pela hierarquia viária que torna a Rua Nossa Sra. do Rocio sentido único. Continuou explicando que a regulamentação da área calma se dará principalmente por sinalização, não sendo possível impedir totalmente a entrada de veículos pesados pela possibilidade de entrada em determinados horários.

Moisés e Rosina questionaram da Av. Dr. Manoel Pedro como via coletora em razão de seu tombamento, além de considerá-la passagem de ônibus turístico.

Fernando sugeriu a utilização da R. Mal. Floriano Peixoto como alternativa à Av. Dr. Manoel Pedro.

Rosina prosseguiu, propondo que a proibição de veículos acima de 9 t. se dê por 24h diárias e não apenas em horários específicos.

Gustavo comentou a possibilidade de implementar a proibição em etapas escalonadas, para permitir um período de adaptação para os lojistas.

Fernando concordou com a proposta de Gustavo, mas questionou sobre como seria realizada a fiscalização destes veículos pesados, além da possibilidade de incluir no critério de proibição o tamanho do veículo. Levantou-se também preocupação em relação ao acesso de veículos ao posto de gasolina da Av. Dr. Manoel Pedro, que encontra-se fora do Centro Histórico mas que pode ser enfatizado na restrições de veículos pesados.

Gustavo Taniguchi respondeu ao questionamento de Fernando explicando que a questão da classificação e fiscalização de veículos será estudado.

Rosina reforçou a preocupação com as faixas acessíveis, dizendo que deve haver ênfase no cuidado na hora de elaborar o desenho arquitetônico. Gustavo confirmou a importância de incluir esta ênfase no Plano de Mobilidade.

Moisés apresentou dúvida em relação a escolha de ruas para a proposta de faixas acessíveis, que inclui trechos fora do Centro Histórico. Alceu e Gustavo responderam com a justificativa de aliar a restauração das calçadas com a melhoria da acessibilidade da região.

Rosina complementou, propondo a inclusão de outros trechos nas rotas de faixas acessíveis em ruas do entorno do Centro Histórico. Alceu e Gustavo responderam que o tratamento de demais calçadas está incluso em outras propostas do Plano de Mobilidade e que o Diagnóstico deve ser utilizado futuramente pela prefeitura como instrumento de planejamento contínuo.

Anteriormente ao término da reunião, Moisés fez um comentário em relação à fiscalização de veículos pesados, complementado por Rosina sobre a possibilidade de proibir o tráfego de veículos convencionais de turistas no Centro Histórico. Gustavo concordou que é importante regulamentar, respondendo que a principal solução apresentada é em relação a sinalização para melhor guiar os veículos de turistas.

Fernando também propôs a inclusão das vias com propostas de requalificação do Centro Histórico nos relatórios do Plano de Mobilidade, principalmente no Plano de Ações e

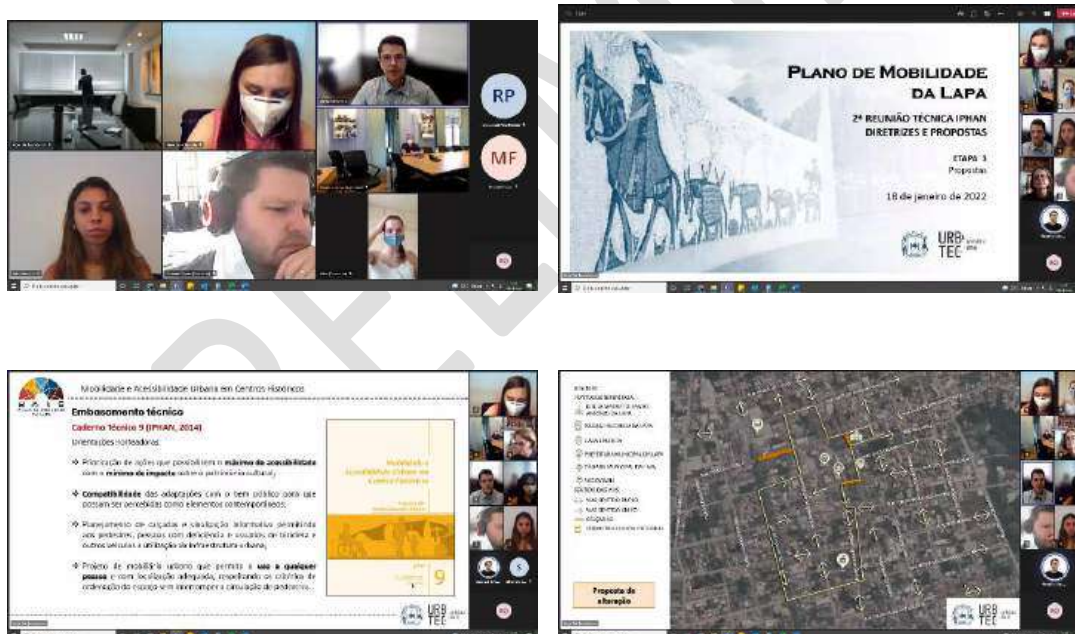
Investimentos, em razão de sua relevância. Questionou se seria possível veículos turísticos de menor porte estacionarem dentro da área do Centro Histórico.

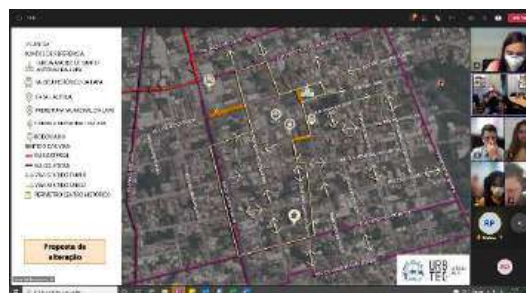
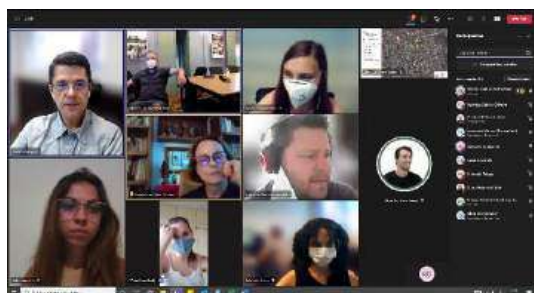
Moisés afirmou ser possível, desde que esses veículos não estacionem em frente aos monumentos e edificações tombados. Complementou, dizendo que possivelmente não seja necessário proibir a entrada de veículos turísticos, mas de talvez delimitar áreas de estacionamento específicas para turistas.

Fernando sugeriu a utilização da Al. David Carneiro como local específico para estacionamento de turistas, atuando como um ponto unificado de entrada no Centro Histórico.

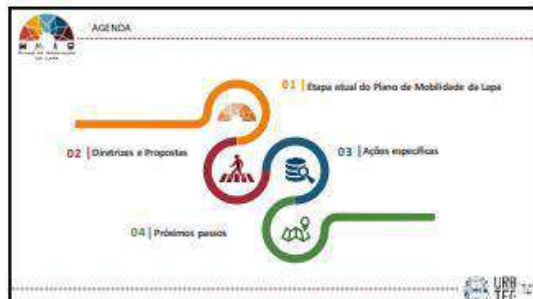
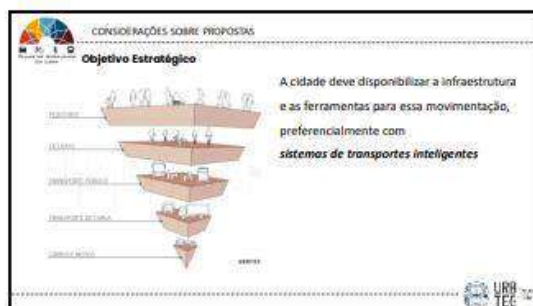
Dessa forma, a reunião foi finalizada por Gustavo Taniguchi, o qual reforçou o convite para a 2ª Audiência Pública que ocorrerá no dia 27 de janeiro de 2022.

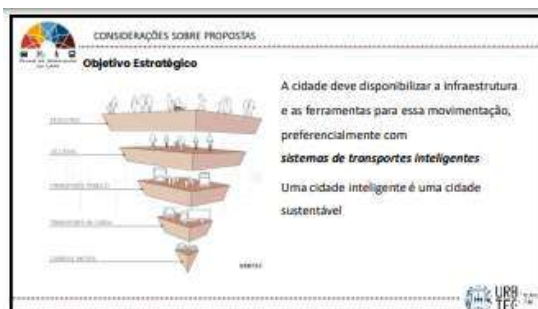
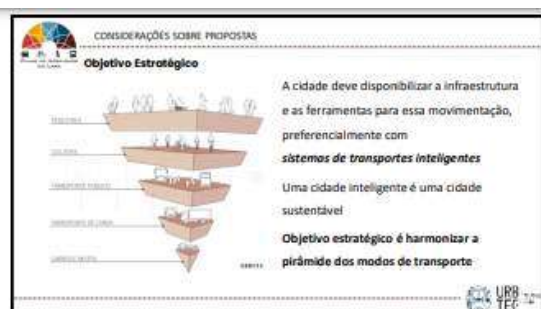
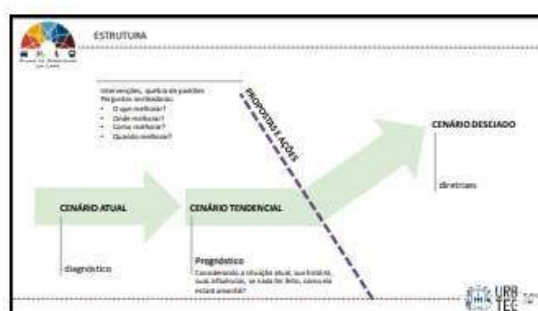
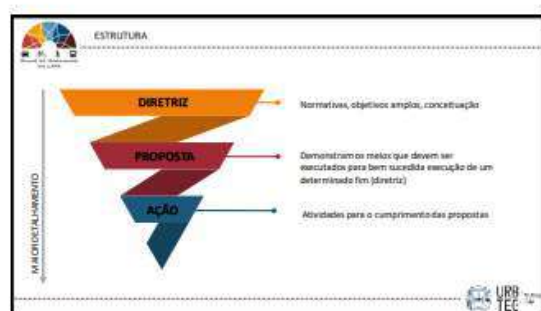
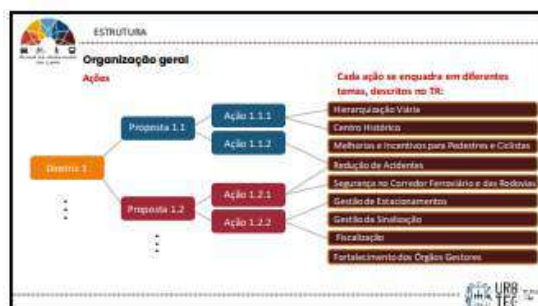
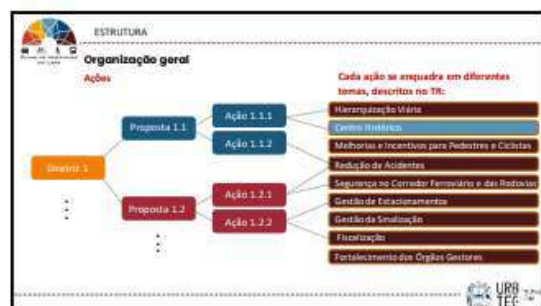
4.4.2 REGISTROS AUDIOVISUAIS

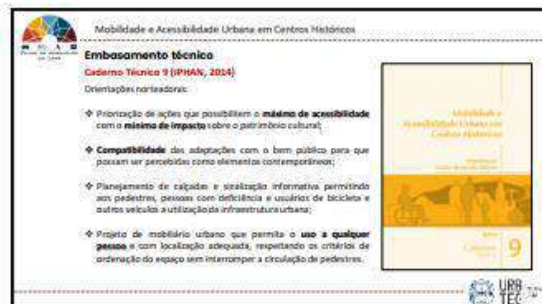




4.4.3 MATERIAL APRESENTADO





Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos

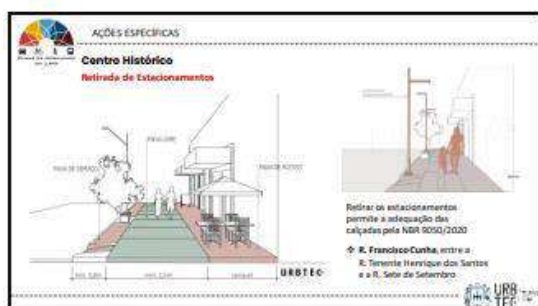
Embasamento técnico

Caderno Técnico 9 (IPHAN, 2014)

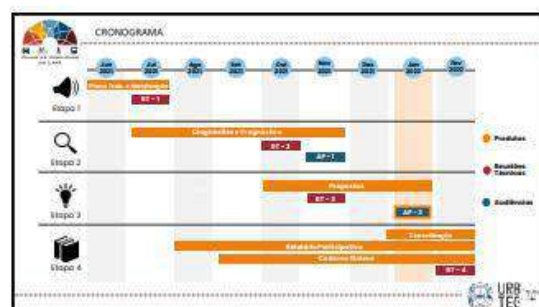
Orientações norteadoras:

- ❖ Priorização de ações que possibilitem o **mínimo de acessibilidade** com o **mínimo de impacto** sobre o patrimônio cultural;
- ❖ **Compatibilidade** das adaptações com o bem público para que possam ser percebidas como elementos contemporâneos;
- ❖ Planejamento de calçadas e sinalização informativa permitindo aos pedestres, pessoas com deficiência e usuários de bicicleta e outros veículos a utilização da infraestrutura urbana;
- ❖ Priorizar o mobiliário urbano que permita o **uso a qualquer pessoa** e com localização adequada, respeitando os critérios de ordenação do espaço sem interromper a circulação de pedestres.









4.5 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

4.5.1 ATA

Local: Câmara Municipal da Lapa - Alameda David Carneiro, 390 – Centro Histórico, Lapa (PR).

Data: 27/01/2022

Horário: 19:00-21:00

Transmissão: Canal do Youtube e Página do Facebook da Câmara Municipal da Lapa

Objetivo geral: Informar, colher subsídios e debater o conteúdo referente ao andamento dos trabalhos previstos pela Elaboração do Plano de Mobilidade da Lapa.

Objetivo específico: Apresentar as diretrizes e propostas formuladas, bem como os estudos de alternativas do Plano de Mobilidade da Lapa.

Memória:

A Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade da Lapa se iniciou às 19h00min, com 15 minutos disponibilizados para eventuais inscrições. O Engenheiro Civil Alceu Dal Bosco Junior deu início ao evento saudando a população e apresentando a equipe da empresa consultora URBTEC™ – responsável pela elaboração do Plano. Também agradeceu a presença do Engenheiro Civil Fernando Ferreira Ramos, da Equipe Técnica Municipal.

Devido à forte tempestade que ocorria, a participação popular se deu principalmente por meio da transmissão virtual no canal do Youtube e na página do Facebook da Câmara Municipal da Lapa.

Após a abertura, que ocorreu às 19h15min, o Engenheiro Civil Rodrigo Otávio Oliveira fez a leitura do regulamento da Audiência Pública. Em seguida, Alceu apresentou a dinâmica do evento e as formas de participação.

A Doutora em Engenharia de Transportes e Engenheira Civil, Márcia Andrade Pereira Bernadinis, explicou o processo do Plano de Mobilidade e a importância desse planejamento para o desenvolvimento sustentável da cidade.

Márcia pontuou que a elaboração das propostas se deu a partir das informações coletadas na etapa de diagnóstico, especialmente através da Matriz CDP (Condicionantes, Deficiências e Potencialidades). Também foram considerados os conceitos técnicos de sustentabilidade e da pirâmide invertida da mobilidade – que prioriza pedestres, ciclistas e transporte coletivo ao invés de carros e motos.

A partir dessas diferentes análises, foram desenvolvidas diretrizes, propostas ações para cada um dos seguintes eixos temáticos: Estrutura de Gestão e Aspectos Legais; Sistema Viário e Circulação; Modos Não Motorizados; Modos Motorizados Individuais; e Modos Motorizados Coletivos.

Dando prosseguimento à apresentação, Alceu explanou sobre a Diretriz 01 – Melhoria da Comunicação e Difusão de Conceitos de Mobilidade Sustentável. A ação apresentada foi o “Dia da Segurança Viária” nas escolas, que consiste em promover a conscientização do tema entre as crianças, e consequentemente suas famílias.

Na segunda Diretriz, “Promoção de um Sistema Viário Seguro”, uma das ações é a instalação de travessias elevadas no centro histórico, que foi explicada e exemplificada pelo Engenheiro Civil.

Ações para pontos específicos da cidade, com auxílio de simulações, foram expostas, e podem ser consultadas nos slides da apresentação (ANEXO II – Apresentação). As medidas de aprimoramento se baseiam na comparação dos cenários tendenciais (caso nada seja feito) e prospectivos (caso as propostas sejam aplicadas).

Rotatórias e semáforos estão entre as ações propostas para a otimização dos cruzamentos. Para incentivar o uso de bicicletas, propõe-se inserções de paraciclos que integrem o sistema ciclovitário com o transporte coletivo. A atualização da hierarquia das vias também está compreendida na diretriz.

Márcia retomou a fala para apresentar a Diretriz 03 – Incentivo aos Modos Ativos de Maneira Acessível e Sustentável. Dentre as 17 ações, foram expostas a implantação de calçadão e a expansão da malha ciclovitária.

Acerca da quarta Diretriz – Desestímulo ao Transporte Motorizado Individual, a Doutora falou sobre a reestruturação das vagas de estacionamento e a inserção de parklets. Também expôs a importância da retirada de estacionamentos no centro em vias do histórico para a adequação das calçadas no conceito de “ruas completas”, que priorizam o conforto e segurança dos pedestres, trazendo inclusão e acessibilidade.

Alceu apresentou a quinta Diretriz – Manutenção do Sistema de Transporte de Cargas. O Engenheiro discorreu sobre as ações como a proibição de veículos pesados em horários específicos e a delimitação da Área Calma, que restringe a velocidade máxima das vias a 30 km/h no centro histórico.

Na sexta e última Diretriz – Incentivo ao Uso do Transporte Coletivo, o Engenheiro pontuou a necessidade de adequar os pontos de ônibus e o mapeamento dos pontos de parada.

Por fim, foi apresentado o novo Plano de Transporte Coletivo, com novas linhas no formato “radial”. As melhorias incluem menor tempo de viagem, melhor cobertura do município e conexão entre as linhas alimentadoras e troncais.

Alceu finalizou a apresentação apontando o momento atual do Plano, que está em sua terceira fase, faltando apenas a etapa de consolidação para finalizá-lo. Reforçou que todos os documentos, relatórios e notícias podem ser consultados na página do Plano de Mobilidade no site da Prefeitura, e abriu para as contribuições (ANEXO III – Contribuições).

Pelo Facebook, Felipe Camargo escreveu “A rua Arthur Suplicy, fundo ao colégio Manuel Antônio da Cunha, quando tem aula tem muito fluxo de carro e transporte de alunos. Deveria estudar mão única ou estacionamento em um lado só”. Em resposta, Alceu agradeceu a sugestão e garantiu que estudará a questão junto da equipe técnica da Prefeitura.

A segunda contribuição foi de Antonia Almeida Carneiro, que escreveu “A Rua Clementino Paraná, esquina com a Avenida Caetano, nas saídas dos alunos das escolas fica bem congestionada, com muitos acidentes, qual a proposta?”.

O Engenheiro Civil comentou que há uma ação proposta de travessias elevadas nas proximidades de todos equipamentos de educação na cidade. De qualquer forma, garantiu que irá olhar com atenção para o local mencionado, e agradeceu a sugestão.

A última contribuição foi de Castellar Cozer, que escreveu “Se vai sair a rotatória e será colocado um sinaleiro, por que proibir o tráfego do polivalente para a avenida jogando todo o trânsito na Vitor do Amaral?”. Em resposta, Alceu agradeceu o questionamento e garantiu que a dúvida será levada em consideração pela equipe técnica da Prefeitura.

Não tendo mais manifestações, o Engenheiro Civil reforçou que críticas, dúvidas e sugestões podem ser enviadas a qualquer momento para o e-mail planodemobilidadeurbana@lapa.pr.gov.br, e declarou encerrada a Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade da Lapa.

4.5.2 CONTRIBUIÇÕES

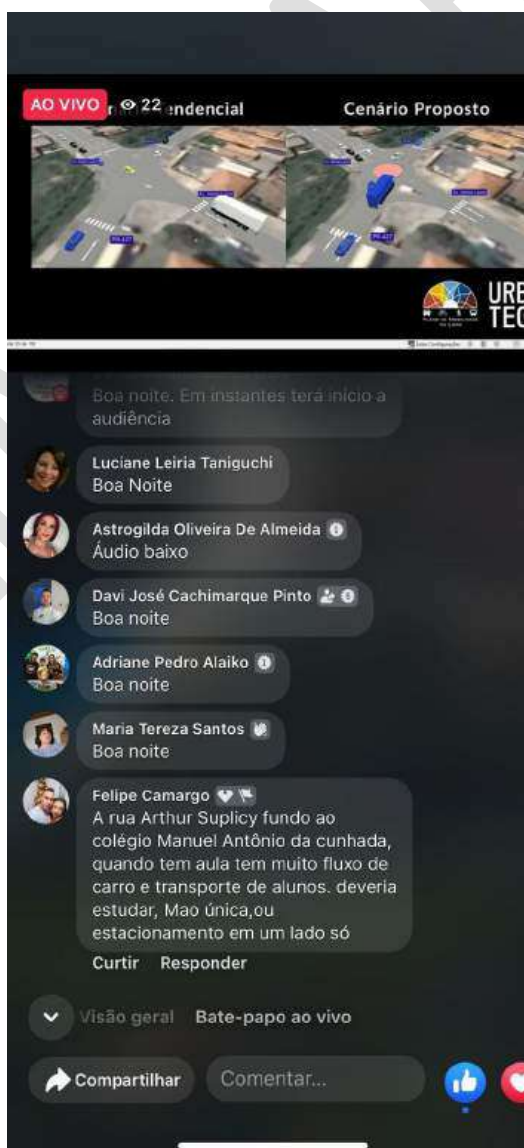
Quadro 1: Contribuições populares da 2ª Audiência Pública

NOME	PLATAFORMA	COMENTÁRIO	RESPOSTA
Felipe Camargo	Facebook, durante a 2ª Audiência Pública	A rua Arthur Suplicy fundo ao colégio Manuel Antônio da Cunha, quando tem aula tem muito fluxo de carro e transporte de alunos. Deveria estudar mão única ou estacionamento em um lado só.	De acordo com a Prefeitura, os fluxos presentes na via citada não justificariam a implementação de sentido único. Contudo, a presença de ônibus escolares, por sua vez, aponta a necessidade de delimitação de áreas para embarque e desembarque de estudantes. Essa ação será contemplada no Plano de Mobilidade.
Antonia Almeida Carneiro	Facebook, durante a 2ª Audiência Pública	A Rua Clementino Paraná, esquina com a avenida Caetano, nas saídas dos alunos das escolas fica bem congestionada, com muitos acidentes, qual a proposta?	A ação A2.1.3 propõe a implementação de travessias elevadas em áreas próximas de todos os equipamentos de educação da cidade, garantindo mais segurança aos pedestres e estudantes que utilizam essas vias.

NOME	PLATAFORMA	COMENTÁRIO	RESPOSTA
Castellar Cozer	Facebook, durante a 2ª Audiência Pública	Se vai sair a rotatória e será colocado um sinalizador por que proibir o tráfego do polivalente para a avenida jogando todo o trânsito na Vitor do Amaral?	A modificação de sentido da R. João Cândido Ferreira para sentido único, entre a Av. Caetano Munhoz da Rocha e a R. Des. Otávio Ferreira do Amaral, foi uma ação implementada pela Prefeitura Municipal. Contudo, a Prefeitura irá desfazer essa modificação e aguardar a finalização do Plano de Mobilidade da Lapa para realizar a apreciação das ações específicas propostas para a interseção mencionada.
Gilberto Junior Sônego	Facebook, em postagem oficial no dia 29/01/2022	Sim todas as melhorias são de fundamental importância mais me desculpa por avisar vcs as lombadas estendidas na rua João Joslin do vale a de frente com o mercado do leozir ótima com o acesso a rampa para cadeirante mais a do outro lado de frente a o fórum está totalmente fora de condições o acesso em terreno pedregoso estamos de olho que usa merece condições certas	De acordo com a Prefeitura Municipal, todas as lombadas e travessias elevadas seguem os padrões normativos de construção. Especificamente para o local citado, a disposição da travessia é diagonal para que se garanta a junção entre as esquinas, que não são paralelas. Além disso, caso seja constatado, em qualquer ocasião, por cidadãos da Lapa e/ou pelo poder público, o não prosseguimento dos preceitos normativos, o poder executivo garantirá a readequação.

NOME	PLATAFORMA	COMENTÁRIO	RESPOSTA
Adriane Aparecida Sodré	E-mail oficial do Plano de Mobilidade, no dia 02/02/2022	<p>A mudança realizada que tornou sentido único a Rua João Cândido Correa (próximo a rotatória) é incoerente. Pois se será, implantado o semáforo neste cruzamento, resolve-se com 4 tempos no instrumento.</p> <p>A rua que realmente necessita ser mão única é a Rua Artur Suplicy, pois no horário de entrada e saída de alunos do Polivalente, vira um caos.</p>	<p>A modificação de sentido da R. João Cândido Ferreira para sentido único, entre a Av. Caetano Munhoz da Rocha e a R. Des. Otávio Ferreira do Amaral, foi uma ação implementada pela Prefeitura Municipal. Contudo, a Prefeitura irá desfazer essa modificação e aguardar a finalização do Plano de Mobilidade da Lapa para realizar a apreciação das ações específicas propostas para a interseção mencionada.</p> <p>A ação A2.2.5 contempla a implementação de semáforo na interseção da Rua João Cândido Ferreira com a Av. Caetano Munhoz da Rocha, organizando o tráfego da via com 2 tempos semafóricos.</p> <p>A ação A2.1.3 propõe a instalação de travessias elevadas em equipamentos de educação, como medida de moderação e aprimoramento da segurança viária.</p>

Fonte: URBTEC™ (2022)





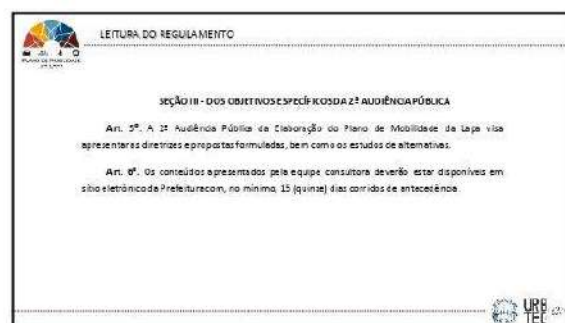
QUESTÕES E SUGESTÕES

2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade da Lapa - 27/01/2022

URB TEC

PRELIMINAR

4.5.5 MATERIAL APRESENTADO



FORMAS DE PARTICIPAÇÃO

Contribuições remotas

- Seção de comentários da transmissão ao vivo será compartilhada nas páginas de Facebook da Câmara Municipal e da Prefeitura da Lapa



ETAPAS DO PLANO

- 1 Mobilização Social e Comunicação
- 2 Diagnóstico e Prognóstico
- 3 Propostas
- 4 Consolidação do Plano de Mobilidade



FORMAS DE PARTICIPAÇÃO

Contribuições remotas

- E-mail oficial do Plano de Mobilidade



plano.demobilidadeurbana@lapa.pr.gov.br

O PLANO DE MOBILIDADE



ETAPAS DO PLANO



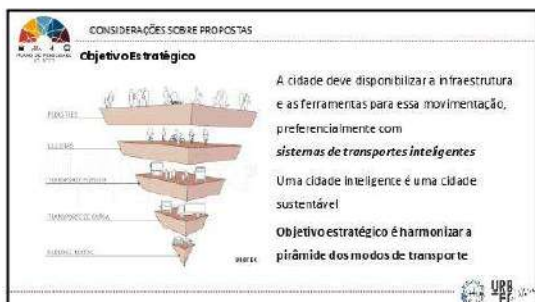
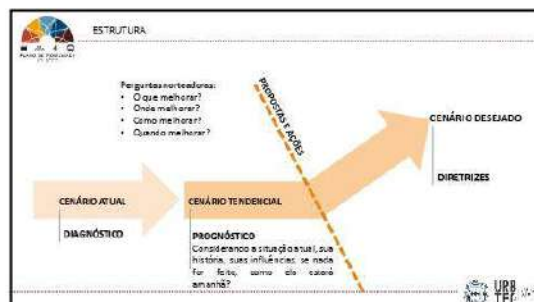
PLANO DE MOBILIDADE URBANA

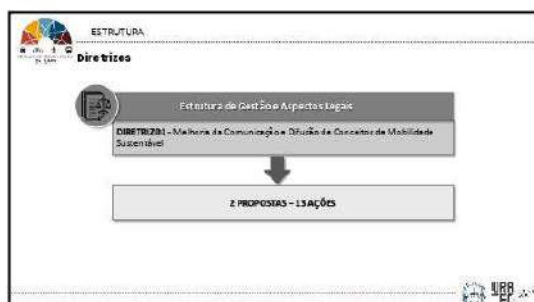
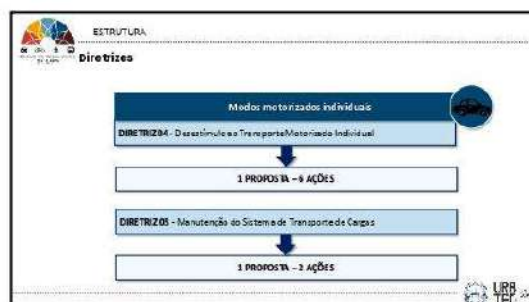
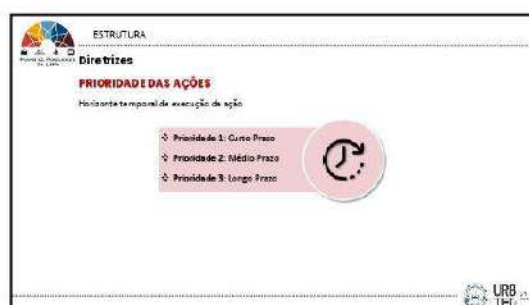


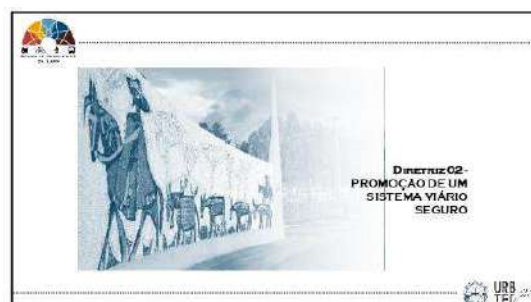
PLANODIRETOR MUNICIPAL
Lei 3700/2020

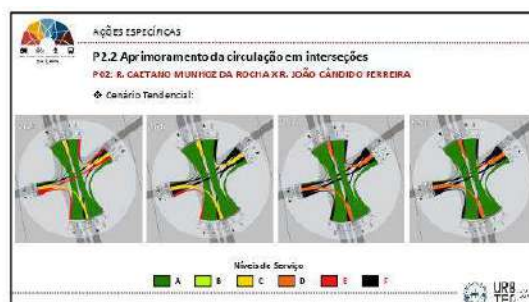
↓

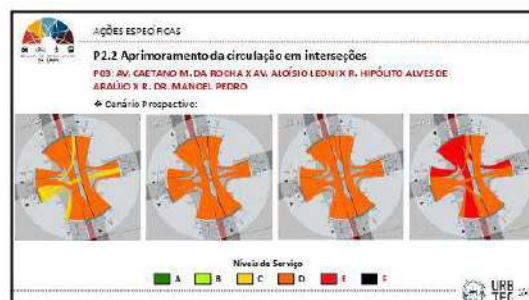
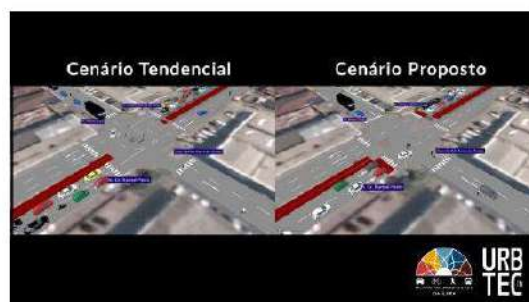
PLANO DE MOBILIDADE

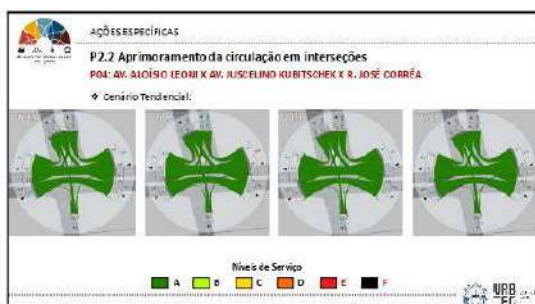
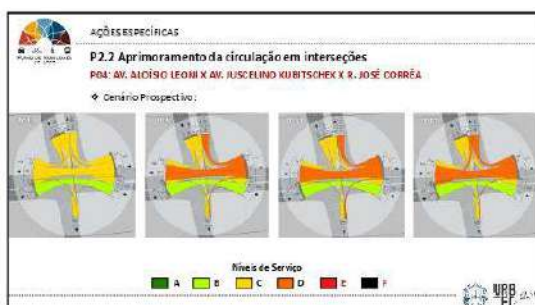
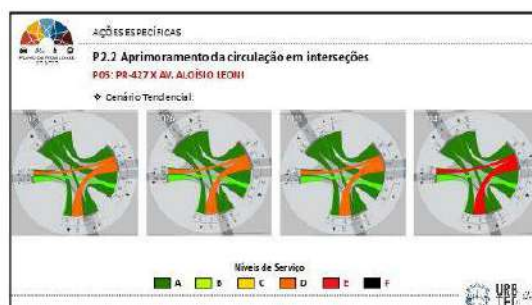
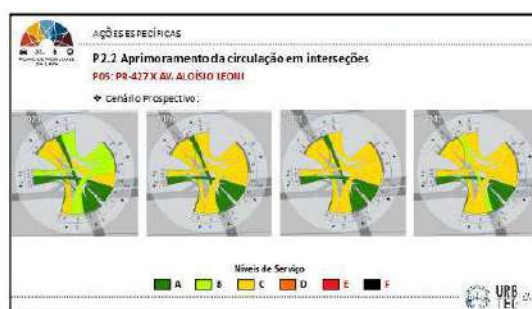




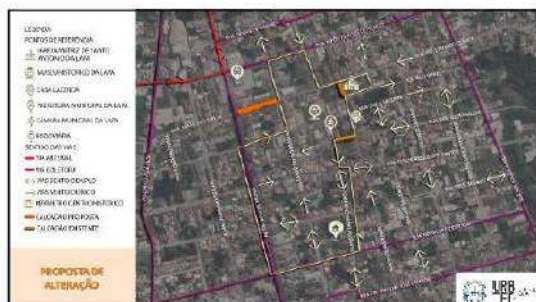


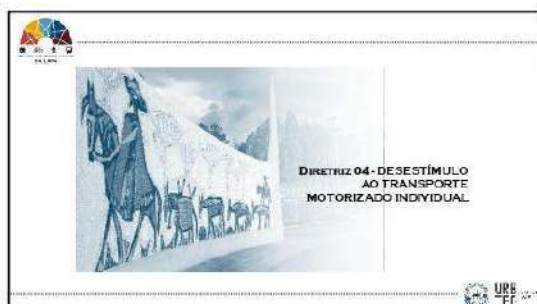
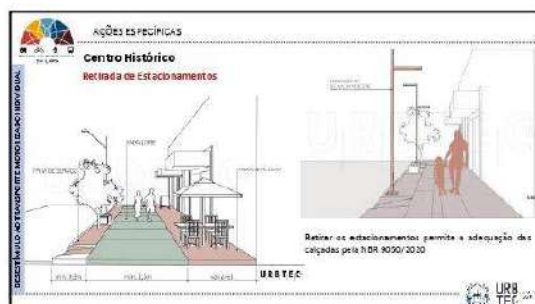














Diretriz 05 - MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS



PROPOSTAS

P5.1 Readequação da infraestrutura de circulação do transporte público

AS.1.1 Adequação dos pontos de ônibus

- Implantar e/ou padronizar os pontos de ônibus do município.

Prioridade 1




Fonte: Prefeitura de Lapa e URB TEC



PROPOSTAS

P5.1 Aprimoramento e regulação do transporte de cargas no centro histórico

AS.1.10 Delimitação de Área Calma

AS.1.12 Previsão de proibição de circulação de veículos pesados

Centro Histórico

- Restrição de veículos acima de 4t entre 9h30 e 18h00
- Permissão para veículos até 9t durante os outros horários
- Delimitação de área calma, com velocidade máxima de 30 km/h por todo o Centro Histórico

Prioridade 1



LEGENDA:
ÁREA CALMA
PROIBIÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS



PROPOSTAS

P6.1 Readequação da infraestrutura de circulação do transporte público

AS.1.3 Mapeamento dos pontos de parada

- Identificar e mapear os pontos de parada de transporte coletivo.

Prioridade 1



Ruas de Abandono das paradas do Transporte Coletivo (Proposta)

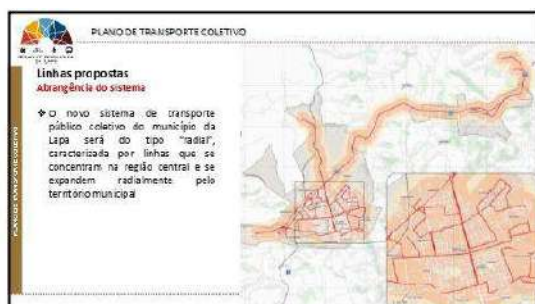
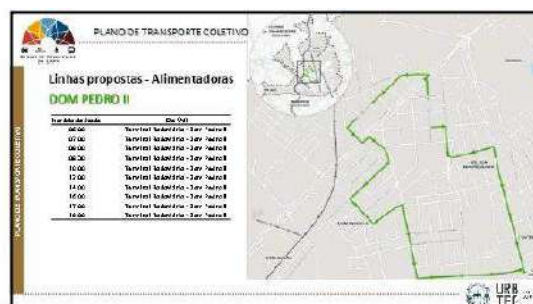
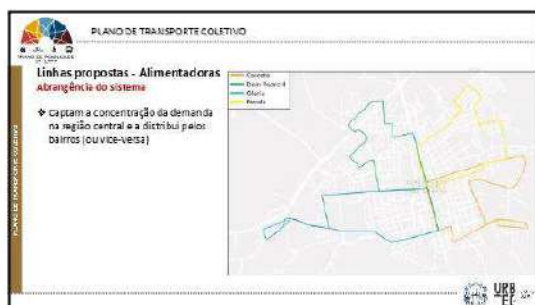
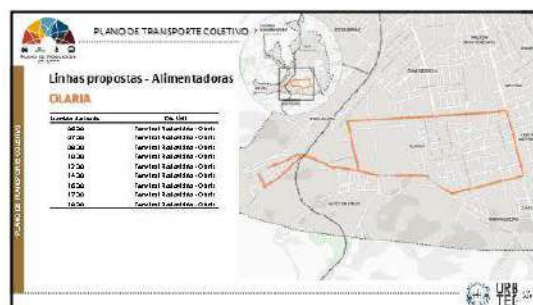
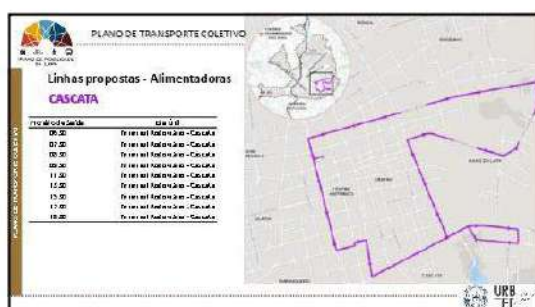
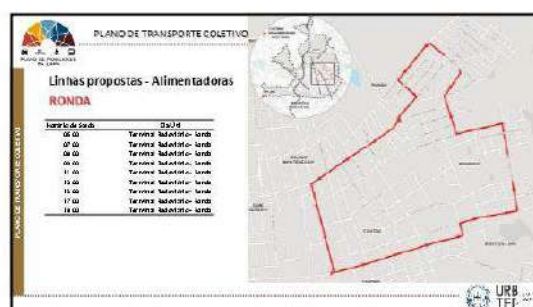


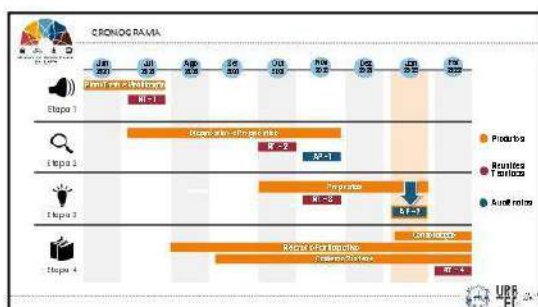

Diretriz 06 - INCENTIVO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO




PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO








**PLANO DE MOBILIDADE
DA LAPA**

Dúvidas ou sugestões?
Entre em contato conosco!

plano@mobilidadecuritiba@lapa.pr.gov.br

URBTEC
Engenharia, Planejamento e Consultoria

Av. João Gumbert, 1721
Curitiba, PR - CEP 80630-001
Tel.: (41) 5281-1900
Site: www.urbttec.com.br
E-mail: contato@urbtec.com.br

Prefeitura Municipal de Lapa - PR
Praça Minerva Braga, 87, Centro Histórico
Lapa/PR - CEP 80000-001
Tel.: (41) 3547-8000
Site: lapa.pr.gov.br
E-mail: jornalismo@lapa.pr.gov.br



5 ATIVIDADES DA 4ª ETAPA

5.1 DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES

5.1.1 4ª REUNIÃO TÉCNICA

Durante a organização da 4ª Reunião Técnica, foi enviado o *card* de divulgação demonstrado na Figura 40, acompanhado do seguinte texto-convite:

“Prezados (as),

Convidamos-lhes para participar da 4ª Reunião Técnica do Plano de Mobilidade da Lapa, que acontecerá no dia 22/02 (terça-feira) às 14h, de forma virtual.

Na ocasião, iremos discutir a consolidação do plano, o cronograma físico-financeiro, o plano de gestão, as minutas de lei e o edital do Transporte Coletivo.

Consideramos de suma importância a presença dos membros do poder executivo e legislativo, da Equipe Técnica Municipal (ETM), da Comissão Municipal de Trânsito (Comutran), e da Comissão de Transportes Coletivos (CMTC).

O link para acessar a reunião virtual é: <https://zoom.us/j/98092934242>

Contamos com as vossas presenças para a finalização do Plano de Mobilidade da Lapa.

Obrigado!”

Figura 40: Card de divulgação da 4ª Reunião Técnica



Fonte: URBTEC™ (2022)

5.2 REUNIÃO DE CONSOLIDAÇÃO DO PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO

5.2.1 ATA

Local: *on-line* pela plataforma Teams.

Data: 16/02/2022

Objetivo: Apresentar as definições acerca do Plano de Transporte Coletivo para a Prefeitura Municipal.

Participantes Sílvia Wiedmer Schuster; Altair Schmidt; Rodrigo Gregoski; Marion Cabral; Regina Maria Brunatto; Alceu Dal Bosco Junior; Manoela Feiges; Maria Eduarda Duda; Rodrigo Otávio F. P. de Oliveira.

Memória

Reunião iniciada às 14h08 por Alceu Junior, enunciando o objetivo da reunião de consolidar os trabalhos realizados na terceira etapa do plano de mobilidade, referente ao Plano de Transporte Coletivo. Revisou, em seguida, o atual sistema de transporte público da Lapa, reforçando as problemáticas encontradas durante a fase de diagnóstico, e reiterou as premissas adotadas na elaboração do novo sistema planejado.

Em relação ao novo sistema, foi apresentada a necessidade de integrar o território municipal com o transporte coletivo, mostrando as sete linhas propostas para compor o novo sistema, que se dividem entre linhas que alimentam a região central e linhas que suprem demandas específicas no distrito Mariental ou zonas industriais. Todas as linhas tiveram seus itinerários e trajetos apresentados, enfatizando a metodologia adotada durante a fase de planejamento. Foram apresentadas também as especificações da frota projetada.

O estudo tarifário englobou a demonstração da metodologia da GEIPOT para cálculo dos custos do sistema, demonstrando também o custo discretizado por cada linha proposta. Seguiu-se com o diálogo sobre possibilidade de adicionar um subsídio ao sistema para reduzir o valor da tarifa. Marion pediu para a consultora compartilhar com a prefeitura a planilha realizada para os estudos. Altair afirmou que a tarifa praticada atualmente está na faixa de R\$3,95. Alceu comentou que a planilha enviada à consultora pela atual operadora TransLapa mostrava um cálculo tarifário resultando em R\$7,30, o qual a Marion respondeu que deve ser a tarifa calculada quando a operado requisitou revisão no contrato. A resposta da prefeitura foi de congelar quaisquer reajustes antes da realização da nova concessão.

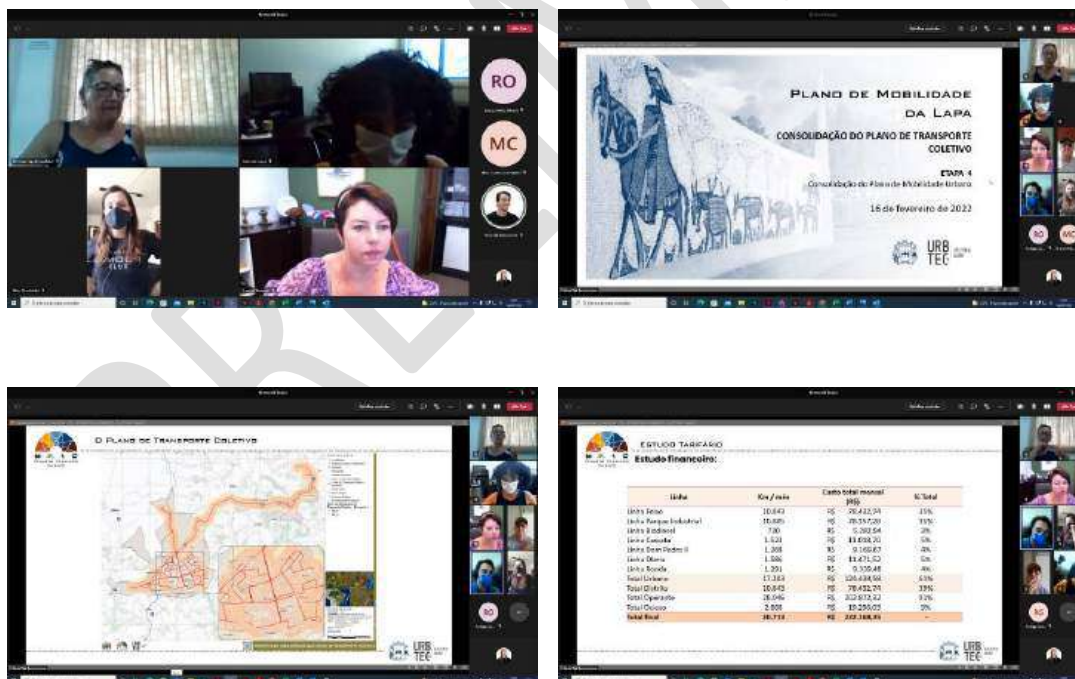
Alceu perguntou a Regina quais foram os principais questionamentos durante o processo do edital anterior, que foi impugnado. Dentre os motivos citados, enfatizou-se a planilha de cálculos que estava faltante. Luciane comentou que licitações de transporte coletivo frequentemente sofrem problemas judiciais e impugnações por falta de informações

importantes. Quando houve questionamento em relação ao tempo de concessão, Regina afirmou que é necessário confirmar com a secretaria e o prefeito, mas Marion apontou que provavelmente será realizado para um horizonte de 10 anos. Luciane reiterou que o processo de elaboração do edital demanda diálogo entre as partes envolvidas, e que apesar do edital estar quase finalizado no momento da reunião ainda existem pontos a serem decididos com base nos planos da prefeitura. Acordou-se o envio da primeira versão do edital de concessão no dia 16/02.

Foi levantado o calendário de finalização do plano, previsto para o dia 28/02. Dos eventos previstos no termo de referência, foi marcada a 4ª Reunião Técnica para o dia 22/02, às 14h. A reunião encerrou-se com o apanhado geral dos próximos passos, envolvendo a entrega dos produtos finais.

A reunião foi finalizada por Alceu às 14h53

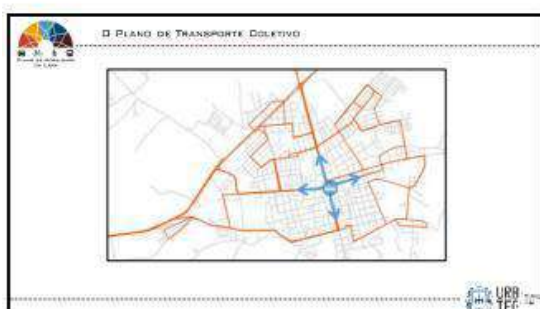
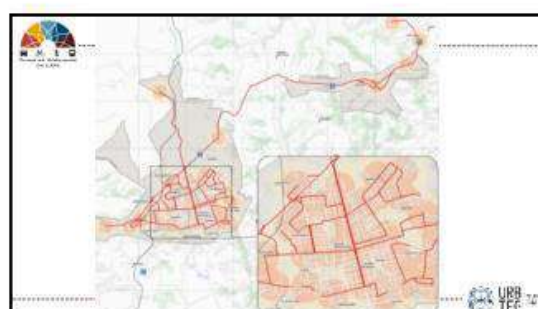
5.2.2 REGISTROS AUDIOVISUAIS





5.2.3 MATERIAL APRESENTADO

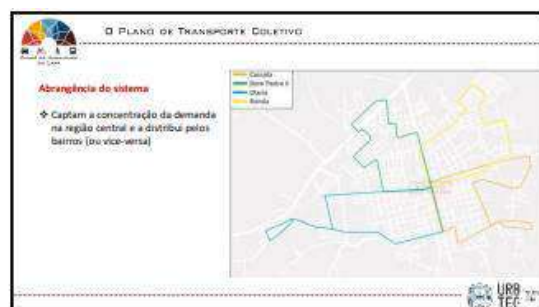
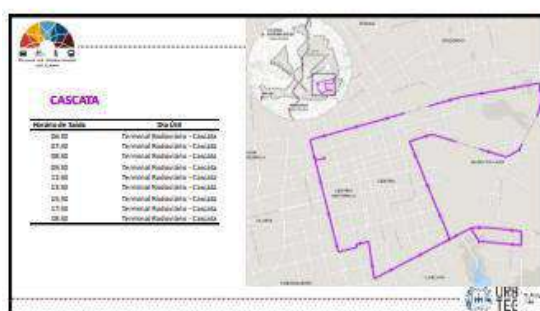
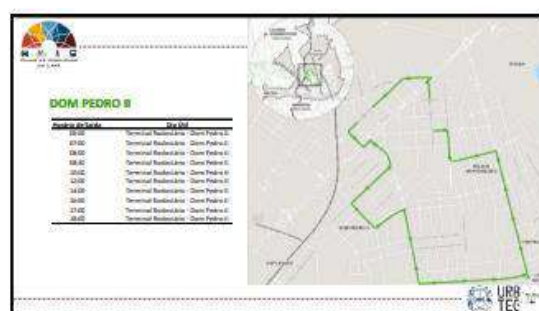
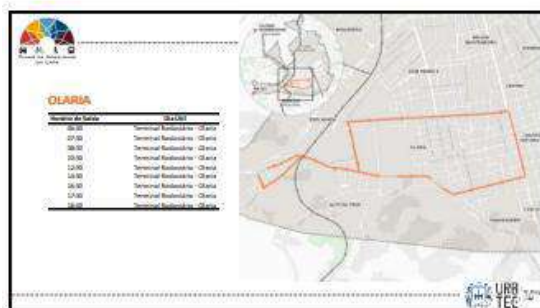


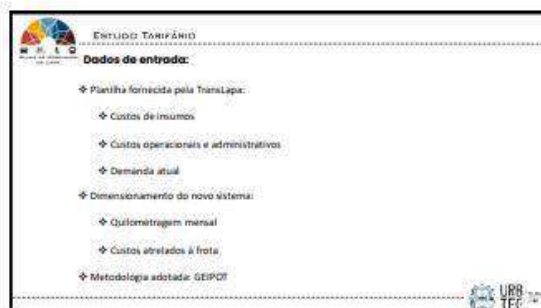


PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO

Sistema radial

Nova Cód.	União	Extensão Média (Km)	Classificação
201	Cascata	7,3	Alimentadora
102	Dom Pedro II	5,4	
203	Olaria	7,6	
204	Ronda	5,5	
201	Faria	18,8	Troncal
301	Parque Industrial	14,7	
302	Stadense	7,0	





ESTUDO TARIFÁRIO

Planilha resumida:

2. Pesquisa tarifária para a calculadora Tarifa

2.3 - Itens de Referência

Item	Valor	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 2.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 400,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 100,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 200,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade

2.4 - Custo Integral do Veículo Novo

Item	Valor	Unidade
Preço de aquisição do veículo	R\$ 100.000,00	Unidade

2.5 - Custo do Veículo Novo Menor Produção

Item	Valor	Unidade
Preço de aquisição do veículo	R\$ 100.000,00	Unidade

ESTUDO TARIFÁRIO

Planilha resumida:

2. Pesquisa tarifária para a calculadora Tarifa

2.3 - Itens de Referência

Item	Valor	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 2.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 400,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 100,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 200,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade
Preço de aquisição do equipamento (PCE)	R\$ 1.000,00	Unidade

2.4 - Custo Integral do Veículo Novo

Item	Valor	Unidade
Preço de aquisição do veículo	R\$ 100.000,00	Unidade

2.5 - Custo do Veículo Novo Menor Produção

Item	Valor	Unidade
Preço de aquisição do veículo	R\$ 100.000,00	Unidade

ESTUDO TARIÁRIO

Planilha resumida:

3. Custos Variáveis

3.1 - Combustível

Item	Qtde	Preço
Custo de combustível por quilômetro para veículos pesados (R\$/km)	1,00	Calculado

3.2 - Lubrificação

Item	Qtde	Preço
Custo de lubrificação por quilômetro (R\$/km)	0,03	Calculado

3.3 - Manutenção

Item	Qtde	Preço
Preço	10	12,00
Preço/kg	10	12,00
Custo total de rodagem	40	28,788,00
Custo de rodagem por quilômetro (R\$/km)	0,03	Calculado

3.4 - Peças e Acessórios

Item	Qtde	Preço
Custo de Peças e Acessórios por km Rodagem para Veículos Pesados (R\$/km)	0,07	Calculado

3.5 - Custo Variável Total

Item	Qtde	Preço
Custo Variável Total de Veículos Pesados (R\$/km)	2,08	Calculado

ESTUDO TARIÁRIO

Planilha resumida:

4. Custos Fixos

4.1 - Custos de Capital

Item	Qtde	Preço
Depreciação Anual da Frota de Veículos Pesados (R\$/ano)	212.807,92	Calculado
Depreciação Anual de um Veículo Pesado (R\$/ano)	85.882,79	Calculado
Depreciação Mensal de um Veículo Pesado (R\$/mês)	2.963,19	Calculado
Depreciação Total (R\$/mês)	2.963,19	Calculado
Manutenção Anual da Frota de Veículos Pesados (R\$/ano)	271.002,02	Calculado
Manutenção Mensal de um Veículo Pesado (R\$/mês)	2.258,35	Calculado
Manutenção Total (R\$/mês)	2.258,35	Calculado
Custo Total de Capital (R\$/mês)	5.221,54	Calculado

4.2 - Despesas com Pessoal

Item	Qtde	Preço
Despesa com Pessoal de Operação (R\$/mês)	5.885,11	Calculado
Despesa com Pessoal de Manutenção (R\$/mês)	386,46	Calculado
Despesa com Pessoal Administrativo (R\$/mês)	890,46	Calculado
Manutenção (R\$/mês)	2.258,35	Calculado
Manutenção de Depreciação	2.700,80	Calculado
Total das Despesas com Pessoal	11.318,98	Calculado

ESTUDO TARIÁRIO

Planilha resumida:

5.1 - Despesas Administrativas

Item	Qtde	Preço
Despesa com Pessoal (R\$/mês)	4.875,00	Calculado
Despesa com Pessoal de Operação (R\$/mês)	270,20	Calculado
Total das Despesas Administrativas (R\$/mês)	5.145,20	Calculado

5.2 - Custo Fixo Total

Item	Qtde	Preço
Custo de Capital e Administrativo (R\$/mês)	82.535,82	Calculado
Custo de Pessoal (R\$/mês)	90.118,70	Calculado
Custo Fixo Total (R\$/mês)	172.654,52	Calculado
Custo Fixo Total por km (R\$/km)	0,03	Calculado

5.3 - Custo Total

Item	Qtde	Preço
Custo Total por km Rodagem (R\$/km)	0,03	Calculado
Valor da Tarifa (R\$/passageiro pagante)	0,03	Calculado

ESTUDO TARIÁRIO

Estudo financeiro:

Linha	Km / mês	Custo total mensal (R\$)	% Total
Linha Fretos	10.643	R\$ 78.432,74	30%
Linha Pargos Industrial	10.609	R\$ 78.157,28	30%
Linha Bispeluel	730	R\$ 5.282,94	3%
Linha Cascata	1.523	R\$ 11.018,70	5%
Linha Dom Pedro II	1.258	R\$ 9.169,67	4%
Linha Olaria	1.586	R\$ 11.471,52	5%
Linha Ronda	1.291	R\$ 9.338,48	4%
Total Urbano	17.203	R\$ 124.430,58	61%
Total Distrito	10.643	R\$ 78.432,74	30%
Total Operante	28.046	R\$ 202.872,32	61%
Total Distrito	7.609	R\$ 10.250,03	5%
Total Real	30.713	R\$ 222.168,35	-

ESTUDO TARIÁRIO

Estudo financeiro - Subsídio

Item	Qtde	Preço
Despesa com Pessoal	4.875,00	Calculado
Despesa com Pessoal de Operação	270,20	Calculado
Total das Despesas Administrativas	5.145,20	Calculado

ESTUDO TARIÁRIO

Estudo financeiro - Subsídio

Item	Qtde	Preço
Despesa com Pessoal	4.875,00	Calculado
Despesa com Pessoal de Operação	270,20	Calculado
Total das Despesas Administrativas	5.145,20	Calculado

PRÓXIMOS PASSOS: A CONCESSÃO

- Nome do órgão responsável pela gestão
- Tempo total de concessão
- Modalidades de cartão transporte (comum, VT, estudante, idosos e PNE)
- Questões de editais passados
- No edital, apresentação da garantia de proposta como:
 - "Comprometo-me que a Licitante prestará a garantia de proposta a que alude o inciso II, do artigo 51 da Lei Federal 8.666/93, no valor de 1% (um por cento) do valor das receitas estimadas para o primeiro ano de contrato para o Sítio, a ser restituído no 1º dia do primeiro mês de operação para o recolhimento das despesas de participação, anuidade de qualquer das modalidades previstas no art. 50 da Lei Federal 8.666/93, com prazo de validade não inferior a 180 (cento e oitenta) dias."
 - RS 26.563,65
 - "Prova de garantia líquida não inferior a 10% (dez por cento) do valor das receitas estimadas para o primeiro ano de contrato, para o caso de que a licitante pretenda participar, comprovada pelo depósito bancário regular (Lei 8.666/93, art. 31, § 2º)"
 - RS 266.630,45

URB TEC

PRÓXIMOS PASSOS



URB TEC

PRÓXIMOS PASSOS



URB TEC

PRÓXIMOS PASSOS

FEVEREIRO 2022

Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
	1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	1	2	3	4	

URB TEC



**PLANO DE MOBILIDADE
DA LAPA**

**Dúvidas, sugestões?
Entre em contato conosco!**

URB TEC™
Engenharia, Planejamento e
Consultoria

Av. João Durberto, 172
Cuiabá/MT - CEP 80030-000

Tel.: (41) 3265-1900
Site: www.urbttec.com.br
E-mail: contato@urbtec.com.br

5.3 4ª REUNIÃO TÉCNICA

5.3.1 ATA

Local: on-line pela plataforma Zoom.

Data: 22/02/2022

Objetivo: 4ª Reunião Técnica do Plano de Mobilidade da Lapa previsto no Termo de Referência

Participantes Prefeitura: Sílvia Wiedmer Schuster; Altair Carneiro Schmidt; Rodrigo Gregoski; Marion Silveira Cabral Fiuza; Guilherme Albach;

Participantes Legislativo: Gustavo Daou;

Participantes externos: Ricardo Ribas;

Participantes URBTEC™: Alceu Dal Bosco Junior; Gustavo Taniguchi; Manoela Feiges; Maria Eduarda Duda; Rodrigo Otávio F. P. de Oliveira; Luciane Leiria Taniguchi.

Memória

Reunião iniciada às 14h10 por Gustavo Taniguchi, definindo o escopo da reunião de acordo com o Termo de Referência.

Alceu Jr. deu início a parte técnica da reunião com a introdução do tema, e enfatizando o caráter da mesma como o último contato oficial entre a equipe técnica contratada e a contratante antes da entrega final do plano de mobilidade. Nesse tópico apresentou o conceito do plano de implantação, gestão e monitoramento, demonstrando a relação entre o planejamento e a realização das ações propostas em um horizonte futuro.

Na sequência, iniciou-se o tópico do Plano de Ações e Investimentos (PAI), explicando a metodologia aplicada para organizá-la com base nas propostas apresentadas em etapas anteriores da elaboração do plano. Na apresentação do PAI, demonstrou como as ações se relacionam, tal como os atributos que as compõem como custos, fontes possíveis de financiamento, agentes responsáveis, etc. Dessa forma, foram apresentadas, para cada diretriz as ações e sua estimativa resumida de custos a curto, médio e longo prazo.

No capítulo sobre Plano de Monitoramento, demonstrou-se o embasamento no Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS) proposto por Costa (2008). Explicando as variáveis utilizadas no cálculo do IMUS, expôs-se como os indicadores possuem diferentes formas de serem avaliados a depender do que está sendo avaliado. O tópico Plano de Gestão consistiu na explicação sobre como as ações relacionadas à gestão pública podem ser aplicadas. Por

fim, explicou-se brevemente sobre as recomendações específicas para mobilidade apresentada no relatório de Consolidação do Plano de Mobilidade.

O tópico final da apresentação técnica foi composto pela apresentação dos dispositivos legais elaborados para implementação do plano. Luciane Leiria retomou a discussão iniciada na reunião de consolidação do plano de transporte coletivo (realizada dia 16/02) em relação ao preço da tarifa técnica. Explicando a questão do subsídio para transporte público, apresentou que no edital proposto está previsto o mecanismo, mas que isso requer participação do poder público para especificar o financiamento da política em respeito a diretriz de responsabilidade orçamentária através de um estudo de impacto financeiro, sendo possível o lançamento do edital mostrando apenas a tarifa técnica. Se colocou a disposição a realizar os ajustes no edital para contemplar as deliberações do município em relação ao cálculo tarifário.

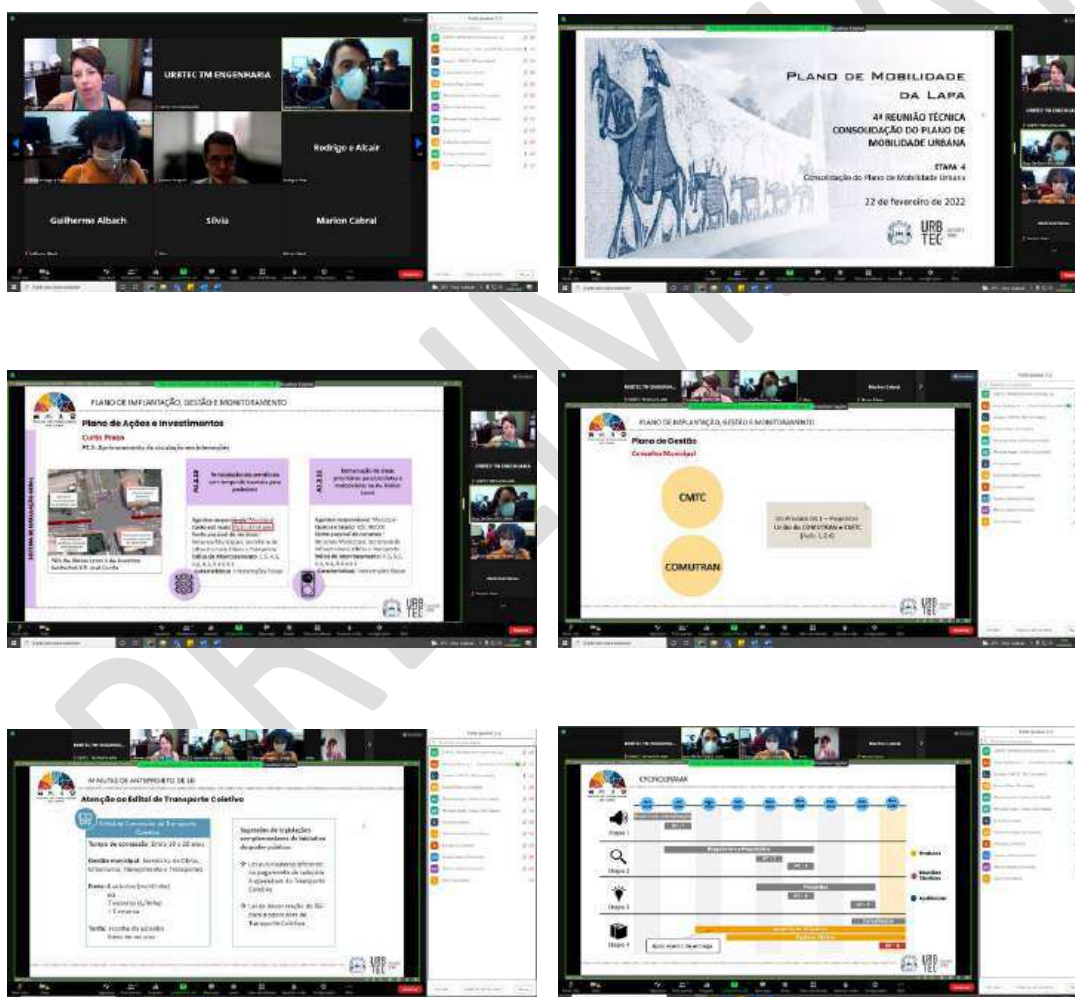
Alceu retomou a discussão respondendo dúvidas levantadas por Altair Schmidt previamente à reunião. Luciane complementou a primeira questão, em relação ao tempo de concessão, informando que tempos maiores de concessão favorecem um maior retorno financeiro para viabilizar a operação. Sobre o órgão de gestão municipal, Alceu comentou a necessidade de definir a equipe que realizará este trabalho. Sobre a frota operacional, explicou o dimensionamento realizada no Plano de Transporte Coletivo, de utilização multilinhas. Assim, a utilização de mais veículos pode encarecer o sistema. Altair apontou que no edital em momentos diferentes são mencionadas idades médias e máximas destoantes, o qual Alceu afirmou já ter sido corrigido na versão revisada. Ricardo Ribas explicou a utilização atual dos veículos reserva, com a finalidade de suprir em caso de necessidade de manutenção. Sobre os veículos operantes, afirmou que a utilização atual é de 6 veículos, e que o sistema atualmente opera com uma receita insuficiente para o custeio, servindo assim como um “subsídio financiado pela operadora”. Alceu respondeu comentando sobre a necessidade de utilizar os primeiros anos de operação para renovação da frota, acarretando em custos mas com a intenção de atrair mais demanda.

Por fim, foi apresentado o calendário de finalização do plano, demonstrando os prazos para entrega dos documentos finais no término do contrato (dia 28/02) em versão digital, com

exceção do relatório de atividades que será finalizado após o evento de entrega dos documentos impressos. Foi proposta a data de 08/03/2022 para realização do evento de entrega. Marion marcou a pré-data, com confirmação mediante agenda do prefeito municipal. Marion e Gustavo Daou fizeram comentários finais sobre a finalização do plano.

Não havendo mais dúvidas ou apontamentos, a reunião foi encerrada por Alceu Jr. às 15h03.

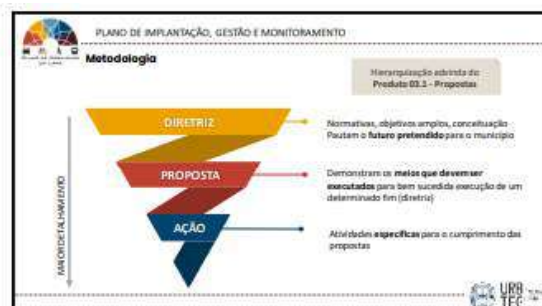
5.3.2 REGISTROS AUDIOVISUAIS





5.3.3 MATERIAL APRESENTADO





PLANO DE IMPLANTAÇÃO, GESTÃO E MONITORAMENTO

Metodologia

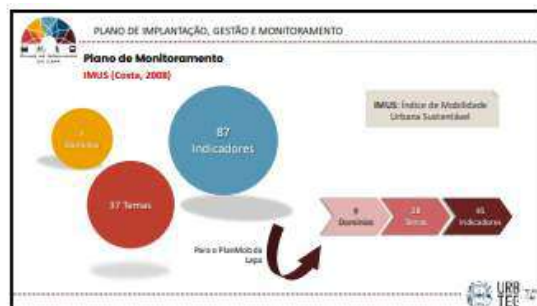
Fichas Síntese

Produto	Objetivo	Intervenção/Política	Medidas Operacionais	Medidas Gerais	Características
03.2	Propostas	Propostas	Propostas	Propostas	Propostas
03.2	Propostas	Propostas	Propostas	Propostas	Propostas
03.2	Propostas	Propostas	Propostas	Propostas	Propostas

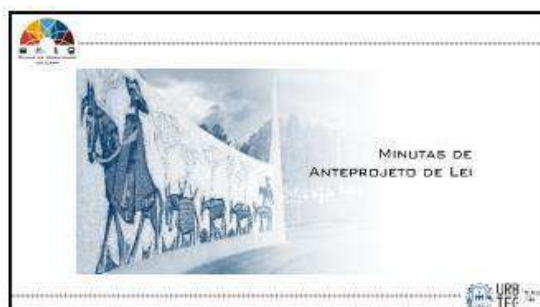
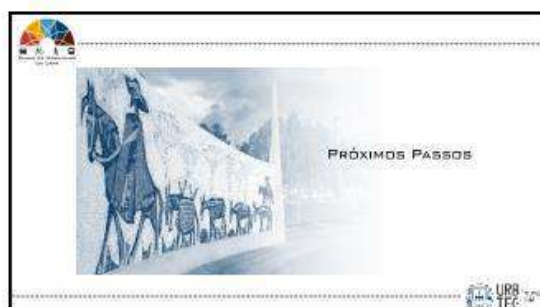
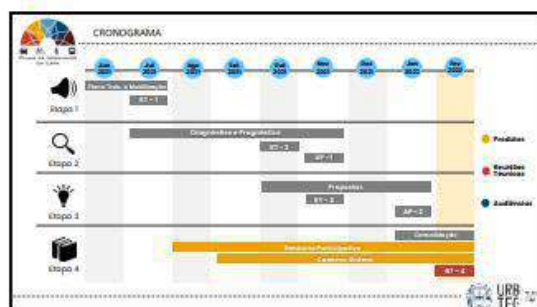


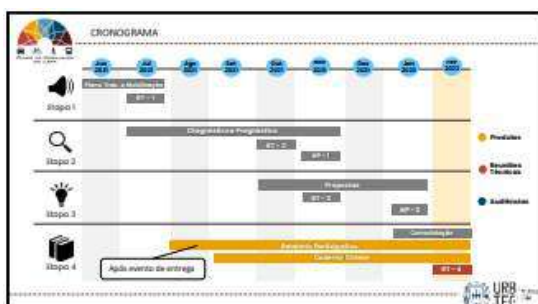












5.4 ENTREGA DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Capítulo será inserido na versão final