FASE 02

PARTICIPAÇÃO

ETAPA 4

PLANO DE MOBILIDADE MUNICIPAL DE ARAUCÁRIA

PRODUTO 06

JULHO
2016

Cidade de Araucária
Respeito por você

Plano de MOBILIDADE Araucária

VERTRAG
PLANEJAMENTO URBANO

RELATÓRIO DE PARTICIPAÇÃO 2 | PRODUTO 06

PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA

Curitiba,
Julho de 2016

APRESENTAÇÃO

O presente relatório compõe o **Produto 06 - RELATÓRIO DE PARTICIPAÇÃO 02**, contendo a comprovação da realização dos eventos participativos referentes a Fase 02 do objeto do Contrato de Prestação de Serviços Nº 065/2015, celebrado no dia 15 de maio de 2015, entre a Vertrag Arquitetura e Urbanismo Ltda. e a Prefeitura Municipal de Araucária para a "Elaboração do Plano de Mobilidade de Araucária". Está em conformidade com as exigências do Termo de Referência do Edital de Concorrência Pública Nº 23/2014 - Processo Nº 4.178/2014.

RESPONSÁVEIS TÉCNICOS

Luis Henrique Cavalcanti Fragomeni | CAU A1870-8

André Gustavo Reis Fialho | CREA PR-6555/D

Felipe Timmermann Gonçalves | CREA PR-151919/D

Guilherme Kircher Fragomeni | OAB PR-51864

Jussara Maria Silva | CAU A-77212-7

Laís Rocha Leão | CAU A 182924-6

Luiz Henrique Calhau da Costa | CREA PR-152374/D

Marcia Bernardinis| CREA PR-30134/D

Márcio Teixeira| CREA PR-70161/D

Naomi de Paula Scheer | CAU A 87023-4

Thaisa de Fatima Gondek | CREA PR-112549/D

RELATÓRIO DE PARTICIPAÇÃO 2

SUMÁRIO

I . PARTE I 10

1. INTRODUÇÃO 10

2. CAPACITAÇÃO TÉCNICA 13

2.1 MEMÓRIA DO EVENTO 13
2.2 LISTA DE PRESENÇA 18
2.3 *SLIDES* UTILIZADOS 20

3. REUNIÕES COMUNITÁRIAS SETORIAIS 24

3.1 METODOLOGIA PARTICIPATIVA 24
3.2 RESULTADOS DAS REUNIÕES COMUNITÁRIAS SETORIAIS 27
3.2.1 Reunião Comunitária Setorial - Área Urbana 27
3.2.2 Reunião Comunitária Setorial - Área Industrial 31
3.2.3 Reunião Comunitária Setorial - Área Rural 37
3.2.4 Síntese das Reuniões Comunitárias Setoriais 39

4. REUNIÕES COMUNITÁRIAS: CRAS 40

4.1 RESULTADOS DAS REUNIÕES COMUNITÁRIAS NOS CRAS 41
4.1.1 Reunião Comunitária - CRAS Boqueirão 41
4.1.2 Reuniões Comunitárias - CRAS Califórnia 42
4.1.3 ReuniÕES ComunitáriaS - CRAS Costeira 44
4.1.4 Reunião Comunitária - CRAS Tupy 46
4.1.5 Reunião Comunitária - CRAS da Área Rural 46

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS 48

II . PARTE II 54

6. INTRODUÇÃO 54

7. 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA 55

7.1 Memória do Evento 55
7.2 Lista de Presença 59
7.3 Material de Divulgação 61
7.4 Apresentação - *Slides* Utilizados 62
7.5 Fichas de Participação 72

8. 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA 73

8.1 Memória do Evento 73
8.2 Lista de Presença 77
8.3 Material de Divulgação 79
8.4 Apresentação – *Slides* Utilizados 79

9. ANEXOS 88

9.1 1ª REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA URBANA 88
9.1.1 Memória do Evento (16/05/2016) 88
9.1.2 Lista de Presença 91
9.1.3 Material de Divulgação 93
9.1.4 *Slides* Utilizados 95
9.2 2ª REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA INDUSTRIAL 100
9.2.1 Memória do Evento (18/05/2016) 100
9.2.2 Lista de Presença 104
9.2.3 Material de Divulgação 106
9.2.4 *Slides* Utilizados 107
9.3 3ª REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA RURAL 112
9.3.1 Memória do Evento (20/05/2016) 112
9.3.2 Lista de Presença 114
9.3.3 Material de Divulgação 115
9.3.4 *Slides* Utilizados 116
9.4 Fichas de Participação 121

FIGURAS

Figura 1: Lista de presença da 2ª Capacitação Técnica (Parte 1/2). 18
Figura 2: Lista de presença da 2ª Capacitação Técnica (Parte 2/2). 19
Figura 3: *Slides* utilizados para a 2ª Capacitação Técnica do PlaMob. 20
Figura 4: Setorial Industrial - Painel de Potencialidades, Deficiências e Propostas com prioridades. 26
Figura 5: Resultados das Potencialidades. 28
Figura 6: Resultados dos Problemas. 28
Figura 7: Resultados das Propostas. 28
Figura 8: Potencialidades e priorização. 32
Figura 9: Deficiências (Problemas) e priorização. 32
Figura 10: Resultados das Propostas e priorização. 33
Figura 11: Aplicação da pesquisa com os usuários do CRAS Califórnia e CRAS Boqueirão. 41
Figura 12: Tatiana de Souza faz a abertura do evento e Natália expõe o PlaMob. 42
Figura 13: Usuários do CRAS durante a apresentação e Natália divulgando a pesquisa *online*. 42
Figura 14: CRAS Califórnia (Dia 06) - Tatiana de Souza abre o evento e Natalia Cabrita apresenta o PlaMob. 43
Figura 15: CRAS Califórnia (Dia 07) - Natalia Cabrita apresenta o PlaMob e participantes no evento. 43
Figura 16: CRAS Califórnia (Dia 13) - Tatiana de Souza abre o evento e Natalia Cabrita apresenta o PlaMob. 43
Figura 17: CRAS Califórnia (Dia 14) - Tatiana de Souza e Natalia Cabrita apresentam o PlaMob. 44
Figura 18: Tatiana de Souza faz a abertura e apresentação do evento e aplicação da pesquisa de mobilidade. 45
Figura 19: Tatiana de Souza faz a abertura do evento e Natália apresenta o PlaMob. 45

Figura 20: Aplicação da pesquisa de mobilidade com usuários do CRAS Costeira. 45
Figura 21: Natália Cabrita faz a apresentação sobre o PlaMob e usuária do CRAS participa do evento. 46
Figura 22: Arquiteta Natália Cabrita faz a apresentação sobre o PlaMob para os usuários do CRAS Rural. 47
Figura 23: Lista de presença da 1ª Audiência Pública (Parte 1/2). 59
Figura 24: Lista de presença da 1ª Audiência Pública (Parte 2/2). 60
Figura 25: Material de divulgação da 1ª Audiência Pública - versão para *internet*. 61
Figura 4: Material de divulgação da 1ª Audiência Pública - versão para *internet*. 61
Figura 27: *Slides* utilizados para a 1ª Audiência Pública do PlaMob. 62
Figura 28: Lista de presença da 2ª Audiência Pública (Parte 1/2). 77
Figura 29: Lista de presença da 2ª Audiência Pública (Parte 2/2). 78
Figura 30: Material de divulgação da 2ª Audiência Pública do PlaMob. 79
Figura 31: Slides utilizados para a 2ª Audiência Pública do PlaMob. 79
Figura 32: Lista de presença da 1ª Reunião Comunitária - Área Urbana (Parte 1/2). 91
Figura 33: Lista de presença da 1ª Reunião Comunitária - Área Urbana (Parte 2/2). 92
Figura 34: Divulgação das Reuniões Setoriais do PlaMob no portal da Prefeitura Municipal. 93
Figura 35: Material de divulgação da 1ª Reunião Comunitária (Área Urbana). 94
Figura 36: *Slides* utilizados para a 1ª Reunião Comunitária (Área Urbana). 95
Figura 37: Lista de presença da 2ª Reunião Comunitária - Área Industrial (Parte 1/2). 104
Figura 38: Lista de presença da 2ª Reunião Comunitária - Área Industrial (Parte 2/2). 105
Figura 39: Material de divulgação da 2ª Reunião Comunitária (Área Industrial). 106
Figura 40: *Slides* utilizados para a 2ª Reunião Comunitária (Área Industrial). 107
Figura 41: Lista de presença da 3ª Reunião Comunitária (Área Rural). 114
Figura 42: Material de divulgação da 3ª Reunião Comunitária (Área Rural). 115
Figura 43: *Slides* utilizados para a 3ª Reunião Comunitária (Área Rural). 116
Figura 44: Fichas preenchidas pelos participantes durante a 1ª Audiência Pública do PlaMob. 121

QUADROS

Quadro 1: Cronograma de eventos públicos realizadas na Fase 2. 10
Quadro 2: Cronograma das Reuniões Comunitárias Setoriais. 24
Quadro 3: Modelo de painel para preenchimento durante as dinâmicas. 26
Quadro 4: Síntese da transcrição dos resultados dos painéis da dinâmica da 1ª Reunião Comunitária. 29
Quadro 5: Síntese da transcrição dos resultados dos painéis da dinâmica da 2ª Reunião Comunitária. 33
Quadro 6: Síntese da transcrição dos resultados dos painéis da dinâmica da 2ª Reunião Comunitária. 34
Quadro 7: Síntese das propostas prioritárias apontadas nas Reuniões Comunitários por escala do território. ...39
Quadro 8: Cronograma de reuniões comunitárias realizadas em junho de 2016. 40
Quadro 9: Síntese das Potencialidades, Deficiências e Propostas temáticas apresentadas nas Reuniões Comunitárias. 50
Quadro 10: Cronograma de eventos públicos realizados na Fase 2. 54
Quadro 11: Sugestões, comentários e perguntas coletados na 1ª Audiência Pública do PlaMob. 72

SIGLAS

CAU-PR	Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná
CEASA-PR	Centrais de Abastecimento do Paraná
CMPD	Conselho Municipal do Plano Diretor - Araucária
CMT	Conselho Municipal de Trânsito
CMTC	Companhia Municipal de Transporte Coletivo
COMEC	Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
COMUSAR	Conselho Municipal de Saúde de Araucária
CRAS	Centros de Referência da Assistência Social
DEPTRAN	Departamento de Trânsito
DER	Departamento de Estradas de Rodagem

DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EC	Equipe de Coordenação do Plano de Mobilidade de Araucária
ETM	Equipe Técnica Municipal
GA	Grupo de Acompanhamento do Plano de Mobilidade de Araucária
IMUS	Índice de Mobilidade Urbana Sustentável
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPK	Índice de Passageiros por Quilômetro
M&A	Monitoramento e Avaliação
NPPU	Núcleo de Pesquisa e Planejamento Urbano
PGV	Polos Geradores de Viagens
PlaMob	Plano de Mobilidade
PMA	Prefeitura Municipal de Araucária
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
RMC	Região Metropolitana de Curitiba
SINDICOM	Sindicato dos Empregados no Comércio de Curitiba e Região Metropolitana
SMED	Secretaria Municipal de Educação
SMPL	Secretaria Municipal de Planejamento
TR	Termo de Referência

I . PARTE I

1. INTRODUÇÃO

Conforme orientação do Termo de Referência (TR) do Edital de Concorrência Pública Nº 23/2014, Processo Nº 4.178/2014, este documento contém o Relatório de Participação 02, referente às atividades de participação para elaboração do Plano de Mobilidade de Araucária, as quais foram realizadas entres os dias 13 de abril e 06 de julho de 2016.

Durante este período, foram realizadas as atividades de participação integrantes da Fase 2 (Diagnóstico e Prognóstico), conforme apresentado no quadro a seguir:

Quadro 1: Cronograma de eventos públicos realizadas na Fase 2.

DATA	EVENTO	HORÁRIO - LOCAL	PARTICIPANTES
26/04/2016	**2ª Capacitação Técnica** Capacitação sobre Planos de Mobilidade: Gestão e Implementação **Palestrante:** Arquiteto Urbanista Luis Henrique Fragomeni	14h00 - 16h30 Prefeitura Municipal de Araucária - Anfiteatro do Paço Municipal	Grupo de Acompanhamento (GA), Conselho Municipal do Plano Diretor - Araucária (CMPD), Conselho Municipal de Trânsito (CMT), representantes das Secretarias Municipais e demais Conselhos Municipais
16/05/2016	**1ª Reunião Comunitária Setorial** Reunião participativa com enfoque na discussão da mobilidade da área urbana	18h00 - 21h30 Escola de Gestão Pública dos Servidores do Município de Araucária/PR	Equipe de Coordenação (EC), Equipe Técnica Municipal (ETM), Grupo de Acompanhamento (GA), Conselhos Municipais, técnicos e dirigentes municipais interessados, sociedade civil
18/05/2016	**2ª Reunião Comunitária Setorial** Enfoque na discussão da mobilidade da área industrial	18h00 - 21h00 Escola de Gestão Pública dos Servidores do Município de Araucária/PR	Equipe de Coordenação (EC), Equipe Técnica Municipal (ETM), Grupo de Acompanhamento (GA), técnicos e dirigentes municipais interessados, sociedade civil
20/05/2016	**3ª Reunião Comunitária Setorial** Enfoque na discussão da mobilidade da área rural	18h00 - 21h30 Salão da Paróquia N. Senhora dos Remédios - Bairro Centro	Equipe de Coordenação (EC), Equipe Técnica Municipal (ETM), Grupo de Acompanhamento (GA), técnicos e dirigentes municipais interessados, sociedade civil

Fonte: VERTRAG (2016).

Conforme o quadro, na segunda etapa dos trabalhos de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade de Araucária foi realizado: 01 (um) evento de capacitação junto de técnicos da Prefeitura,

ETM, EC, Conselhos Municipais e do Grupo de Acompanhamento (GA), além de 3 (três) eventos comunitários participativos setoriais.

Nestas oportunidades de participação pública a sociedade civil, organizações, entidades e os demais atores interessados, - como líderes comunitários, Conselhos Municipais, entidades religiosas, instituições de ensino superior, Federação das Indústrias, Ministério Público, COMEC, Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU-PR), entre outros, - puderam integrar o *processo de construção coletiva* do Plano.

Nos eventos os presentes tiveram a oportunidade de abordar problemas, potencialidades e sugerir prioridades de ações para a questão da mobilidade, tendo como objetivo aprofundar as discussões de acordo com os interesses de áreas específicas do Município.

O comparecimento dos participantes nas reuniões comunitárias foi registrado por profissionais da própria Prefeitura, por meio de assinatura em lista de presença, com nome, instituição, contato telefônico e assinatura. As reuniões contaram com registros iconográficos, bem como, atas e memória descritiva. Apresentam-se nos anexos deste relatório, as memórias de cada evento, fotos, listas de presença, materiais de divulgação e *slides* utilizados nas apresentações.

Paralelamente aos eventos públicos participativos estão sendo realizadas entrevistas com atores-chave e pesquisas *online* e em campo - também de caráter participativo, - visando a coleta de informações e sugestões junto a empresas, entidades e sociedade civil.

As pesquisas em execução são as seguintes:

- **Pesquisa *online* - Mobilidade no Município de Araucária:** aborda os deslocamentos de origem ou destino em Araucária, bem como, a caracterização e classificação modal da população. O questionário está disponível para acesso através do portal da Prefeitura Municipal de Araucária de abril a junho de 2016. Em complementação, a Prefeitura Municipal realizou eventos participativos complementares no mês de junho, nos CRAS (Centros de Referência da Assistência Social) localizados nas áreas urbana e rural, bem como, desenvolveu atividades junto dos alunos da Escola Estadual Prof. Júlio Szymanski (ver Capítulo 4).
- **Pesquisa *online* - Coleta de dados para caracterização dos Polos Geradores de Viagens (PGV) industriais e comerciais:** visa a coleta de informações dos estabelecimentos geradores de viagens e tráfego na área urbana de Araucária, cujos resultados serão apresentados no Produto 05 (Diagnóstico e Prognóstico). O questionário foi disponibilizado através de convite feito a estabelecimentos previamente selecionados pela Consultora (quanto ao porte, tipo de atividade, área construída, vagas de estacionamento e número de funcionários). Realizado entre os dias 15 e 30 de junho de 2016;
- **Pesquisa de campo - Avaliação da Qualidade do Serviço de Transporte Público:** pesquisa quanto à opinião e satisfação de transeuntes e usuários do transporte coletivo público, que visa determinar a qualidade e a mobilidade desse modal utilizando-se de variáveis, como acessibilidade física, frequência de serviço, confiabilidade de serviço, conforto, tempo de espera, tempo no interior do veículo,

origem e destino da viagem, transferência, tempo total de viagem, amenidades nos veículos e nos pontos de parada e estações. Em realização até o dia 12 de julho de 2016;

- **Pesquisa de campo - IMUS (Índice de Mobilidade Urbana Sustentável):** pesquisa a ser realizada entre as Fases 03 e 04 de elaboração do Plano de Mobilidade.

As contribuições dos participantes em eventos, pesquisas e entrevistas integrarão o Diagnóstico Comunitário do Produto 05 (Diagnóstico e Prognóstico) do Plano de Mobilidade, em processo de elaboração pela equipe da Consultoria, cuja previsão de entrega é na 2ª quinzena de agosto de 2016. Cabe destacar que os principais resultados da compilação entre Diagnóstico Técnico e Comunitário serão apresentados em Audiência Pública a ser realizada também no início do mês de agosto.

Os principais resultados e a metodologia dos eventos participativos realizados na segunda fase de elaboração do Plano (Quadro 1) são apresentados nos itens a seguir.

2. CAPACITAÇÃO TÉCNICA

No dia 26 de abril de 2016 às 14h, no Anfiteatro do Paço Municipal de Araucária, foi realizada a 2ª Capacitação Técnica do Plano de Mobilidade Municipal, com o intuito de alinhar conceitos e apresentar processos de construção de Planos de Mobilidade, tratando de sua gestão e implementação. O treinamento contou com a presença de 25 (vinte e cinco) participantes, o qual foi ministrado pelo arquiteto urbanista, diretor da Vertrag Arquitetura e Urbanismo Ltda. e coordenador do PlaMob, Luis Henrique Fragomeni.

2.1 MEMÓRIA DO EVENTO

MEMÓRIA DA 2ª CAPACITAÇÃO TÉCNICA

Objetivo: Treinamento sobre Planos de Mobilidade	
Local: Anfiteatro do Paço Municipal	
Data: 26/04/2016	**Horário:** 14h00 - 16h30

Nome dos participantes:	Secretaria / Entidade:
Petrúcio Guerra	Polícia Rodoviária Federal / PR
Jair F. Lopes	COMUSAR
Bruna Caroline da P.	Secretaria Municipal de Planejamento
Daniele C. Leal de Lima	Secretaria Municipal de Planejamento
Natália Mealha Cabrita	Secretaria Municipal de Planejamento
Laécio Monteiro	SINDICOM
Helio Luis Bzuneck	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
Bruno Tonel Otsuka	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
Naomi Scheer	Vertrag
Luis Henrique Fragomeni	Vertrag
Thaisa F. Gondek	Vertrag
Fabiana M. Casado	Secretaria Municipal de Planejamento
Sebastian Camargo	SMGO
Clarissa Amonati Gomes Portela	Secretaria Municipal de Urbanismo
Luiz Antonio Gouvêa	Secretaria Municipal de Urbanismo
Tatiana de Sousa	Secretaria Municipal de Planejamento
Michael de Oliveira Santos	Secretaria Municipal de Planejamento
Ruth L. G. Kasecker	PGM
Andre Ferreira Mattos de Moura	Companhia Municipal de Transporte Coletivo
Ana Paula Frazão	Companhia Municipal de Transporte Coletivo
Fabio Jose D	Companhia Municipal de Transporte Coletivo
Rafaela Optz Bojan	Secretaria Municipal de Administração

Giuliano Nishioka	Secretaria Municipal de Planejamento
Fabienne Charvet Inckot	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
Péricles Alves Pinto	Conselho Municipal do Plano Diretor

Reunião:

No dia 26 de Abril de 2016, às 14h00, no Anfiteatro do Paço Municipal, foi realizada a 2ª Capacitação Técnica do Plano de Mobilidade de Araucária. O evento foi iniciado às 14h20 pela arquiteta Natália Mealha Cabrita, Coordenadora do PlaMob e profissional da Secretaria Municipal de Planejamento (SMPL), a qual explicou que o evento contava com a participação, além do GA, de outros participantes da ETM e membros dos departamentos da PMA. Apresentou o arquiteto urbanista da Vertrag Arquitetura e Urbanismo Ltda. que conduziu a capacitação, Luis Henrique Fragomeni, bem como, o assunto que foi abordado: Planos de Mobilidade, sua gestão e implementação. Ele iniciou questionando os participantes sobre a área que atuam, como, por exemplo, quem trabalha com o planejamento de transportes, com a parte operacional, com o transporte público, fiscalização, e sobre como é tratado o Plano Diretor e a hierarquia viária no Município. Na sequência, iniciou a apresentação de slides. Comentou sobre o cronograma do PlaMob, as reuniões feitas com o DNIT, o DER e a COMEC e os eventos já realizados, bem como, os que ainda estão por vir (outras reuniões setoriais comunitárias e audiências). Apresentou uma figura que mostra o processo de planejamento estratégico, comentando que entre a visão "de onde se quer chegar" e "de onde estamos hoje", deve-se levar em consideração a capacidade de mobilização de recursos. Além disso, o *plano* e o *processo* têm relação forte, pois o plano sozinho não sai do papel. Para a avaliação e monitoramento do plano, tem-se o acompanhamento de ações que melhoram o cenário da mobilidade. Falou sobre os níveis decisórios e competências, que são 3 (três) e que foram citados na sequência. O primeiro é o *nível estratégico*, que visa articular todos os planos que estão em desenvolvimento, a apresentação da implementação do plano à comunidade, tendo a comunicação interna nos departamentos como meio. O segundo é o *nível tático*, que é a atividade meio, com articulação dos executores e verificação da associação com o orçamento da Prefeitura (prioridades da mobilidade estão voltadas para o transporte público e seus elementos, como: itinerários, vias adequadas, frequência, IPK, raio de deslocamento para acesso a pontos de ônibus e meios não motorizados). O Sr. Jair manifestou sua opinião falando sobre a área onde mora, na qual os pontos de ônibus estão a cada quadra e meia, acreditando ser um número elevado e em excesso, constatando que a distribuição é feita de maneira inadequada/desigual em Araucária. Questionou, ainda, se é conhecida uma cidade onde não se é cobrada a passagem de ônibus. Levanta, assim, a questão sobre os subsídios do transporte público coletivo. Fragomeni respondeu que conhece algumas cidades, e o Sr. Jair comentou sobre Tijucas. O urbanista contou que em Roma quase não há fiscalização no transporte elétrico, por exemplo. Por fim, fala do terceiro nível, o *operacional*, no qual se recebe o termo de referência ou obra que está licitada, a qual se realiza de acordo com o combinado. No próximo slide, apresentou um exemplo de correlação dos 3 (três) níveis decisórios no PlaMob de Araucária. Comentou sobre a atuação da Secretaria Municipal de Educação - SMED, a importância de se educar sobre a mudança de sentido de tráfego, por exemplo, entre outros. A abreviação "M&A", que significa monitoramento e avaliação, aparece relacionando a fiscalização e o nível operacional. Neste contexto, algumas questões devem ser levantadas, como "as necessidades dos usuários estão sendo supridas?" e "diminuíram os acidentes?". O urbanista concluiu esta parte de sua explanação dizendo que a articulação intergovernamental é importante, determinante. Após, falou sobre as etapas do planejamento da mobilidade sustentável, enfatizando que uma implementação adequada vem da análise da aplicação de custos da Prefeitura e da equipe responsável, sendo necessária a definição de responsabilidades. Apresenta as fases do processo de implementação do plano, explicando que a ação de monitoramento é periódica, em curtos prazos. Já a avaliação, visa o longo prazo, sendo necessário estabelecer a comunicação entre esses processos. Lembra que nesta Fase 2 (dois) da elaboração do PlaMob, as pesquisas em campo relacionadas à demanda do transporte, análise de interseções viárias, etc. já estão sendo realizadas. Após esta fase, que se refere ao diagnóstico e prognóstico, virá a fase de propostas e comenta sobre o IMUS, que é o Índice de Mobilidade Urbana Sustentável. As minutas de lei são o engate efetivo com a implementação do plano, pois nelas tem-se a definição das ações, dos instrumentos institucionais, indicadores e da organização para a gestão da implementação das propostas. Explicou a instituição e a aprovação do plano, suas etapas e a organização. Questionou a possibilidade da existência de um conselho para o PlaMob, pois a secretaria de mobilidade entraria no Conselho Municipal do Plano Diretor existente, e que o monitoramento precisa ser iniciado. A arquiteta Fabiana Casado responde que, quanto ao Conselho do Plano Diretor, já há previsão de alterá-lo para Conselho das Cidades, bem como, previsão da inclusão da Câmara Técnica da Mobilidade para acompanhamento e deliberações

quanto ao PlaMob - sendo esta formada por 60% de membros da sociedade civil. Na sequência, Fragomeni falou sobre a implementação do PlaMob e comentou que a hierarquia viária é um elemento essencial no plano. No nível operacional, falou sobre a melhoria nas calçadas e a importância da existência da faixa livre para pedestres, pois muitas vezes a sinalização vertical e postes de iluminação tornam-se obstáculos. Destacou a necessidade de facilitar a informação ao usuário. Em relação ao transporte público, o Sr. Jair comentou que seria interessante o cidadão ser visto como cliente, que o serviço seja melhorado e tenha informações de horários, por exemplo. Concluiu que não há por que usar automóveis se existir um serviço pontual e com informação, sugerindo levar esta ideia para os responsáveis. Fragomeni diz, assim, que a remuneração das empresas de ônibus em Araucária é, atualmente, realizada por quilômetro rodado. Em Curitiba é pelo número de passageiros transportados. Para o Sr. Jair, idealmente, deveria ser por índice de satisfação do usuário (passageiro). O urbanista pontuou sobre a qualidade de trabalho dos motoristas, o ambiente de estresse, o barulho e horários de pico que enfrentam no trânsito. Conclui que falta uma definição mais clara dos governos federal e estadual em relação ao transporte público e seria importante encontrar uma forma do operador se importar com o usuário e não considerar somente a PMA como cliente. Comentou, ainda, que em Araucária a área central não apresenta grandes problemas, mas enfrenta conflitos nos acessos. Apresentando o slide sobre monitoramento e avaliação, caracterizou que o primeiro como algo interno da prefeitura, enquanto o segundo refere-se a índices estratégicos que medem o grau de sucesso do plano, sendo necessário divulgá-los. O próximo slide mostrou um esquema do processo de monitoramento, que é constante, e de avaliação, que é realizado a cada ano, a cada dois anos, a cada cinco anos, entre outros intervalos, para verificação da tendência dos indicadores estratégicos do plano. A avaliação tem um relatório de recomendações feito pelo conselho responsável, ligado ao orçamento. O urbanista apresentou os 5 (cinco) vilões do planejamento estratégico e disse que, atualmente, estamos na fase de análises gerais para identificar onde estão as fraquezas. Abriu para perguntas dos participantes. O Sr. Laécio Monteiro do Sindicato dos Empregados do Comércio (SINDICOM) pontuou que o PlaMob, por ser municipal, é ligado à política. Questionou, assim, como será a continuação do plano caso mude toda a equipe da PMA envolvida. Fragomeni respondeu que, certas vezes, as mudanças ocorrem com consulta pública e que poderiam ser chamados os potenciais candidatos para explicar o plano. O Sr. Laécio reforça sua preocupação em relação à falta de conhecimento do que está sendo exposto, pois muitos dos que deveriam estar participando dos eventos do PlaMob não estão e pode ocorrer uma mudança de interesse. O urbanista comentou sobre os cargos de comissão, que é uma cultura, mas acredita que essas formas de participação que estão acontecendo e questões orçamentárias são fundamentais e seria interessante ter um tempo de transição de mandato. A equipe da PMA está engajada com a consequência do plano. A arquiteta da SMPL, Fabiana Casado, disse que Araucária tem pouca cultura de cobrança da população. Explicou que existe um acompanhamento do plano até chegar à Câmara e até que ele seja aprovado. É obrigação da equipe técnica cobrar essa mudança e sugeriu que as equipes se reúnam para conversar com todos os externos. O Sr. Laécio acredita que o PlaMob deveria estar incluído no plano de governo de todos os futuros candidatos. Ocorre um debate entre os participantes sobre a participação comunitária, a representatividade política e a continuidade de governo e como isso interfere na sequência do PlaMob. Fragomeni comentou sobre a importância da organização da equipe neste caso, principalmente dentro da PMA. A concretude do plano é o orçamento, porém a falta de dinheiro não é justificativa para parar o processo, pelo contrário, traz criatividade para novas ideias. Ana Paula Frazão, que trabalha na Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC), acredita que quanto maior o número de mecanismos de participação da sociedade civil no controle - e que ela realmente participe desse controle - mais os projetos passarão de um governo para outro, pensando-se em políticas públicas a longo prazo. O urbanista questionou onde o sistema de Araucária deve melhorar. O Sr. Péricles Alves Pinto, membro do Conselho Municipal do Plano Diretor, pensa que a população não se vê representada nos indicadores. Percebe que, quanto aos indicadores do Plano Diretor, ocorre a falta de divulgação para efetivo controle, bem como, a falta de coerência com a realidade e/ou capacidade de monitoramento pela PMA e Conselho. Segue o debate. O Sr. Laécio resumiu dizendo que é necessário tornar forte o grupo para continuar com o plano mesmo com a transição de governo e efetivamente aplicar a ideia. Tatiana de Sousa, arquiteta da SMPL, propôs criar um instrumento para facilitar a comunicação dos membros dos grupos. Pontuou que no ano de 2010 houve o concurso e criou-se o grupo técnico na área de engenharia e arquitetura. A arquiteta Natália concorda, pois isso facilitaria até mesmo a comunicação em relação aos eventos. Uma discussão sobre formas de comunicação e palavras usadas na divulgação dos eventos foi iniciada. O Sr. Jair sugeriu a ampla divulgação ao nível de conselhos do Município, pois eles possuem uma legislação, não existindo somente interesses políticos vinculados. Fragomeni comentou sobre os centros de bairros, que seria interessante apresentar a eles o PlaMob e as intenções para a área. Sr. Jair manifesta-se novamente e fala sobre a Rua

Valério Sobania, a qual teve a ciclovia interrompida por postes de iluminação, atrapalhando ciclistas e pedestres. O urbanista lembrou outros casos e encerrou dizendo esperar ter dado uma "pincelada" nos pontos principais e enfatizou que Araucária deve ficar a par das mudanças que as outras entidades querem realizar na área para adaptar as suas necessidades. Sr. Laécio perguntou sobre o material da apresentação, se estaria disponível. Natália disse que pode ser divulgada no website da PMA. O Sr. Péricles questionou se o diagnóstico foi concluído e se houve alguma dificuldade na obtenção de dados da PMA. Fragomeni respondeu que muitos materiais foram repassados à Vertrag e, assim, houve uma seleção dos mais relevantes e comenta somente sobre as dificuldades com o material cartográfico. O Sr. Péricles oferece ajuda quanto à coleta de dados, pois houve problemas com o Plano Municipal de Saneamento. O urbanista segue, comentando sobre os dados já adquiridos quanto a Polos Geradores de Viagens (PGV), linhas de ônibus e outros. Comentou sobre as próximas reuniões para coleta de dados com empresas e instituições locais e disse que a parte industrial da cidade é bem setorizada. Falou sobre a proposta da COMEC de ligação de Curitiba com o sul de Araucária e sobre questões de conexão do Terminal Central com o novo terminal previsto na Rua Manoel Ribas. Ocorreu, em seguida, um debate sobre a ocupação e a densidade em Araucária. A arquiteta Fabiana sugere especificar melhor ou orientar, na seção de Gestão das Minutas de Lei, como proceder na avaliação, monitoramento e revisão do Plano de Mobilidade, pois no processo do Plano Diretor a falta de indicações e critérios adequados na lei dificultou o processo de gestão e revisão. Isso facilitaria as adequações para o Plano Diretor atualizado ou para a região metropolitana. Para concluir o evento, Natália perguntou se havia mais alguma colocação a ser feita pelos participantes. Agradeceu ao Fragomeni e a todos, convidando-os para o coquetel servido na sequência.

Fotos:

2.2 LISTA DE PRESENÇA

Figura 1: Lista de presença da 2ª Capacitação Técnica (Parte 1/2).

Plano de MOBILIDADE Araucária

2ª CAPACITAÇÃO
Data: 26 de Abril de 2016
Hora: 14:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
[illegible]	PRF/PR	Fone 3048562	
[illegible]	Comunidade	[illegible]	
Bruno Cardoso dos Santos	SMPL	9575-3038	
[illegible]	SMPL	9716-9913	
Natali Heulna Gabrita	SMPL	1744	
Marcio Monteiro	SINDICOM	9800-5983	
Helio C. Brunetto	SMMA	3614 7481	
Bruno Tonel Osuna	SMMA	99111197	
Naomi Scheer	Vertrag	9971 9771	
~~Luiz Henrique Falcetti~~	~~Vertrag~~	8373 6429	
Thaisa F. Gandelki	Vertrag	9106 2636	
Fabiana M. Cascaro	SMPL	3614 7822	
Sebastião Gomes	SMGO	3642-3077 9602 3162	
Clarissa Amorah Gomes Portela	SMUR	3 1791	
Luiz Antonio Gomes	SMUR	3614-1766	
Tatiana de Sousa	SMPL	3614-1745	
Michael de Oliveira Santos	SMPL	3614-1745	
Ruth L. G. Kosecka	PGM	3614 1460	

Fonte: VERTRAG (2016).

Figura 2: Lista de presença da 2ª Capacitação Técnica (Parte 2/2).

Plano de MOBILIDADE Araucária

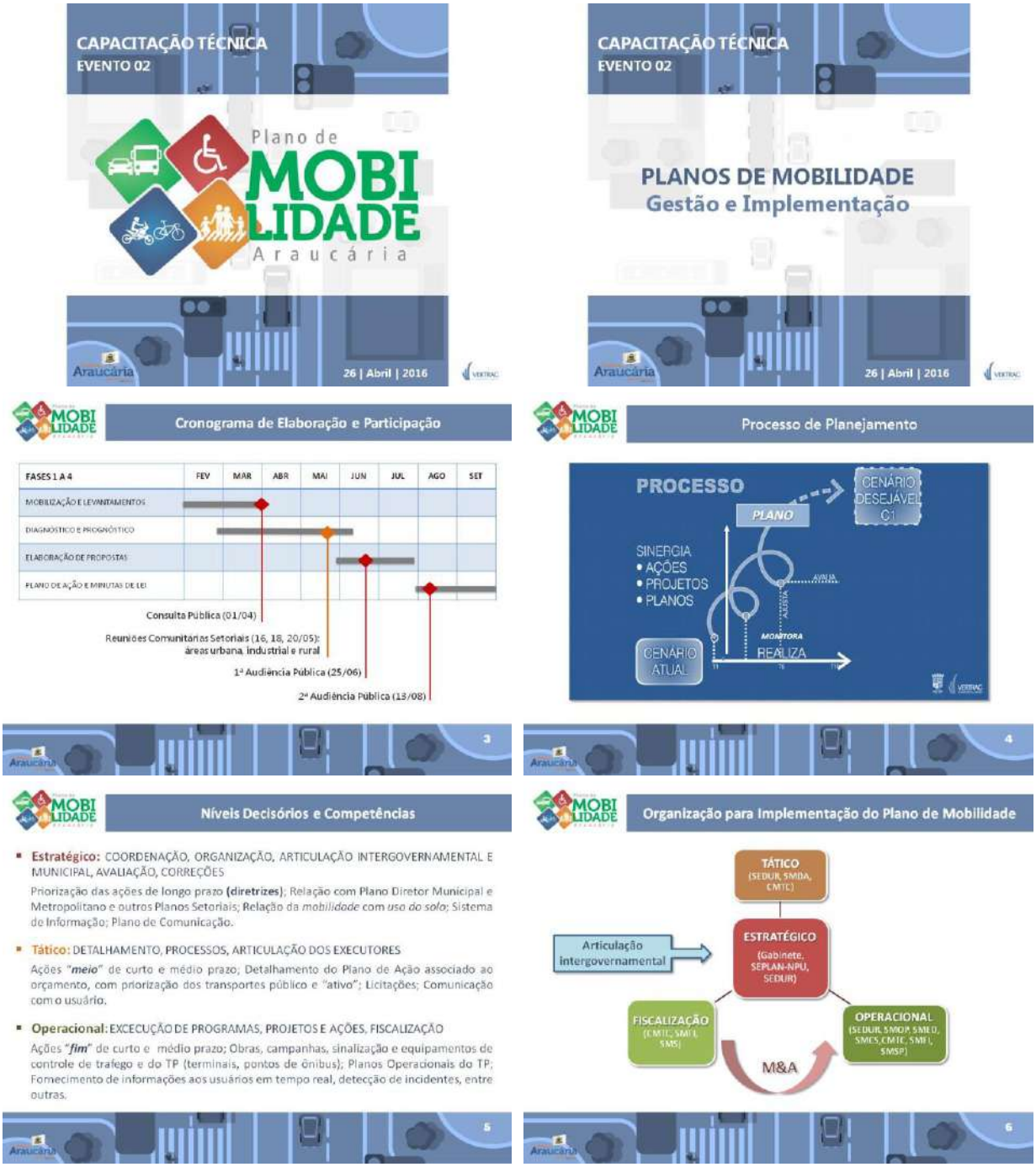
2ª CAPACITAÇÃO
Data: 26 de Abril de 2016
Hora: 14:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Andrié Ferreira Martins de Moura	CMTC	9892 6020	
Ana Paula Freire	CMTC	9687799 39	
Gabriel Jacobsen	SMTC	84091702	
Rafaela da Rosa	SMAD	93205442	
Geraldo Kishioke	SMPL	1744	
Fabienne Charvet Jacquot	SMMA	3611-7480	
Péricles Alves Pinto	CMPD		

Fonte: VERTRAG (2016).

2.3 *SLIDES* UTILIZADOS

Figura 3: *Slides* utilizados para a 2ª Capacitação Técnica do PlaMob.



Etapas do Planejamento da Mobilidade Sustentável

Etapas do planejamento		Ações tomadas/organizadas pela administração da cidade
Preparação	Etapa 1	Prover uma estrutura geral para o processo de planejamento e implantação do plano;
	Etapa 2	Definir o escopo do plano, plano de trabalho e mecanismos de gestão;
	Etapa 3	Análise da situação atual da mobilidade e desenvolvimento de cenário de situações possíveis da mobilidade futura;
Definição de metas	Etapa 4	Desenvolver uma visão comum da mobilidade;
	Etapa 5	Especificar objetivos que indicam o tipo de mudança desejada; selecionar um conjunto bem elaborado de objetivos que focam em áreas selecionadas;
	Etapa 6	Identificar e selecionar medidas que podem atender aos objetivos definidos e metas;
Elaboração	Etapa 7	Determinar responsabilidades claras; elaborar o plano de implantação e o plano orçamentário;
	Etapa 8	Desenvolver ferramentas de acompanhamento e processo de avaliação;
	Etapa 9	Garantir aceitação do plano pelo público e preparar a adoção do plano pelos representantes políticos;
Implantação	Etapa 10	Definir uma abordagem estruturada para refinar objetivos e planejar, detalhar, gerir, comunicar e acompanhar a implantação de medidas;
	Etapa 11	Checar o progresso e verificar os resultados novamente no processo.

Fonte: Rupprecht Consult, 2014

7

IMPLEMENTAÇÃO: Elaborar, Implementar, Monitorar, Revisar

REVISÃO

ELABORAÇÃO → INSTITUIÇÃO & APROVAÇÃO → IMPLEMENTAÇÃO → MONITORAMENTO & AVALIAÇÃO

- Organização Plano de Ação Minutas de Lei
- Legislação Aprovada, Plano de Ação incluído LDO e PPA, Atores definidos
- Detalhamento Licitações, Obras, sinalização, equipamentos
- Monitoramento e Avaliação e atualizações periódicas

Estrutura de Planejamento: efetivação do PlaMob
- Nível Estratégico
- Nível Tático e Operacional
- Fiscalização

COMUNICAÇÃO

8

Elaborando o Plano de Mobilidade

ELABORAÇÃO — FASE 1 – MOBILIZAÇÃO E LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES

ETM, GA, Consultora, Comunidade

- Plano de Trabalho e de Mobilização e Participação da Sociedade Civil
- Preparação dos recursos e organização das equipes locais e externas
- Mobilização, publicidade e participação dos atores sociais e institucionais
- Realização de Eventos de Capacitação Técnica
- Pesquisa e coleta de dados e informações
- Elaboração do Pré-Diagnóstico e Planejamento dos trabalhos de campo

9

Elaborando o Plano de Mobilidade

ELABORAÇÃO — FASE 1 – MOBILIZAÇÃO E LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES

FASE 2 - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

- Trabalhos de campo: levantamentos, pesquisas e inventários físicos
- Elaboração do Diagnóstico Técnico e Comunitário: Sistemas de mobilidade nas escalas regional, municipal e intraurbana:
  - legislação e gestão;
  - circulação viária e cicloviária;
  - infraestrutura, estacionamentos, mobiliários e equipamentos associados;
  - transporte de cargas, escolar e transporte público;
  - sistemas de controle de tráfego e operacionais.
- Realização das Reuniões Comunitárias Setoriais e 1ª Audiência Pública (Diagnóstico)
- Elaboração dos cenários e simulações do Prognóstico

10

Elaborando o Plano de Mobilidade

ELABORAÇÃO — FASE 1 – MOBILIZAÇÃO E LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES

FASE 2 - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

FASE 3 - PROPOSTAS

- Estabelecimento da Visão do Plano, Diretrizes, Eixos Estratégicos, Programas e respectivas Ações
- Identificação dos indicadores de avaliação e monitoramento das ações propostas
- Realização da 2ª Audiência Pública (Propostas)
- Detalhamentos das ações propostas a serem estabelecidas de forma participativa

11

Elaborando o Plano de Mobilidade

ELABORAÇÃO — FASE 1 – MOBILIZAÇÃO E LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES

FASE 2 - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

FASE 3 - PROPOSTAS

FASE 4 - MINUTAS DE LEI E PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTOS

- Definição dos instrumentos institucionais, **indicadores** e da **organização para a gestão** da implementação das propostas
- Elaboração do **Plano de Ação**
- Elaboração das **Minutas de Lei**

12

Instituindo e Aprovando o PlaMob

INSTITUIÇÃO & APROVAÇÃO

Instituição do Plano de Mobilidade sob a forma de lei
Legitimidade e continuidade, superando mudanças políticas
Inclusão orçamentária

SMPL, Gabinete, Câmara de Vereadores, SMCS, *Comunidade*

- Envio e aprovação do Plano pela Câmara de Vereadores;
- Início negociações cronograma projetos DNIT, DER, COMEC, outros
- Inclusão e compatibilização do Plano de Ação na LDO, no PPA e orçamentos anuais;
- Constituição das equipes responsáveis pela gestão do Plano, Processos e Comunicação;
- Sistema de participação pública.

Importante: buscar a aprovação integral do Plano de Mobilidade sem alterações significativas, uma vez que representa o **pacto** de um **processo democrático de construção e os principais resultados ocorrerão em médio e longo prazos**.

13

Implementando o PlaMob

IMPLEMENTAÇÃO

Detalhamento, licitações, execução e monitoramento de projetos e ações (Plano de Ação)

SMP, SMCS, SMUR, SMOP, SMSP, SMED, CMTC *Comunidade*

- **Estratégico**: Aperfeiçoamento da Gestão Participativa e consolidação do Sistema de Informações e M&A da Mobilidade; Termos de Referência; Priorizar Melhorias no TP e hierarquização do SVB; Integração das ações com outros planos setoriais e regionais (RMC), governos federal e estadual.
- **Tático:** Licitações; Detalhamento dos planos e ações do TP; Projetos Executivos do SVB; Projetos de Sinalização e Controle de Tráfego; Padronização de calçadas; Campanhas de Educação.
- **Operacional:** Reorganização itinerários, frequência, informação e equipamentos do TP; Projetos Executivos do SVB; Sinalização; Execução de obras do SVB; Programa de melhorias em calçadas; reorganização de itinerários, frequência, informação e equipamentos do TP; Campanhas de Educação.

14

Sistema de Monitoramento e Avaliação

MONITORAMENTO & AVALIAÇÃO

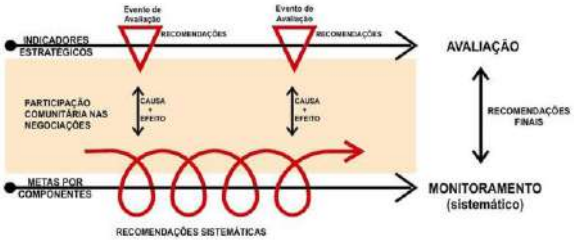
- Permitir o acompanhamento participativo da execução e da consecução dos objetivos do Plano mediante a aferição de indicadores. **COMUNICAÇÃO DE RESULTADOS E TRANSPARÊNCIA**

Gabinete, SMP, SMCS, Conselhos, *Comunidade*

- Apoiar e agregar conhecimento ao planejamento e a tomada de decisões ampliando a eficiência na execução. **APRIMORAMENTO E REDUÇÃO DE RISCOS.**
- Nomear e definir competências para comissões e conselhos de monitoramento (interno) e avaliação (externo)
- Consolidar indicadores estratégicos e setoriais

15

Esquema de M&A

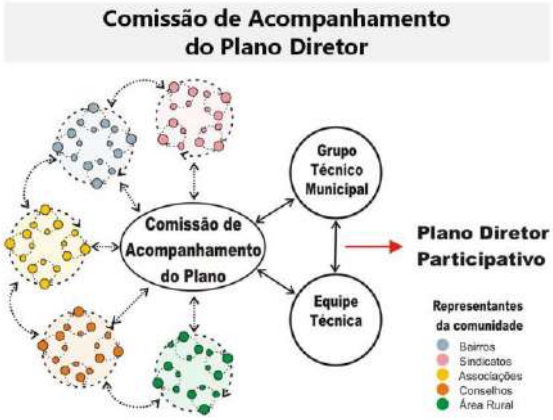


16

Planejamento Estratégico

17

18



Fonte: VERTRAG (2016).

3. REUNIÕES COMUNITÁRIAS SETORIAIS

Atendendo ao Termo de Referência do Plano de Mobilidade e a metodologia participativa elaborada de forma conjunta entre a Consultoria e a Equipe de Coordenação (EC) do PlaMob, foram realizadas 03 (três) Reuniões Comunitárias Setoriais no Município.

Nos dias 16, 18 e 20 de maio de 2016, as reuniões comunitárias setoriais integrantes da fase de Diagnóstico e Prognóstico do Plano foram concretizadas sob diferentes enfoques territoriais, conforme identificado no quadro a seguir:

Quadro 2: Cronograma das Reuniões Comunitárias Setoriais.

DATA	EVENTO	ENFOQUE TERRITORIAL
16/05/2016	1º Reunião Comunitária Setorial	Área urbana
18/05/2016	2ª Reunião Comunitária Setorial	Área industrial
20/05/2016	3ª Reunião Comunitária Setorial	Área rural

Fonte: VERTRAG (2016).

Os eventos tiveram como objetivo principal a identificação das principais deficiências e potencialidades do sistema de mobilidade urbana, rural e industrial de Araucária, sob o ponto de vista dos usuários da infraestrutura e dos serviços existentes. Nos capítulos a seguir são apresentados: a metodologia participativa definida para os eventos comunitários e os principais resultados e contribuições dos participantes para a construção coletiva do PlaMob.

3.1 METODOLOGIA PARTICIPATIVA

Um dos maiores desafios postos pelas reuniões de leitura comunitária consiste em escolher uma técnica capaz de levantar percepções e demandas acerca do Município que sejam representativas de toda a população. A precisão destas informações é importante na medida em que deverão orientar o planejamento da mobilidade municipal durante o período de, pelo menos, 10 (dez) anos.

As reuniões de leitura comunitária consistem na aplicação de técnicas capazes de apreender, simultaneamente, as percepções e anseios de diversos sujeitos através de encontros previamente agendados e divulgados. Estas necessidades postas pelo planejamento do trabalho definiram as decisões metodológicas e organizacionais para o desenvolvimento dos encontros.

A metodologia participativa das Reuniões Comunitárias Setoriais foi elaborada de maneira conjunta entre a Equipe de Coordenação (EC) do Plano e a equipe da Consultora, sendo estabelecido que os eventos seriam subdivididos em três etapas: etapa expositiva, construtiva e de priorização.

Primeiramente, os eventos comunitários contaram com uma **etapa expositiva**, na qual foram explanados conceitos gerais e aspectos legais de um Plano de Mobilidade, de acordo com os preceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Foram expostas também, informações relativas ao Plano de Araucária, como sua metodologia, fases e etapas de trabalho, cronograma e formas de participação pública complementares às reuniões setoriais. Cabe esclarecer que esta parte

inicial da apresentação foi comum a todas as reuniões participativas, utilizando-se dos mesmos recursos para divulgação e exposição de *slides*.

Os primeiros resultados do Diagnóstico Técnico também foram apresentados na sequencia, além de destacados aspectos específicos quanto à área urbana, rural ou industrial de Araucária, de acordo com o respectivo enfoque territorial do evento.

Posteriormente, foi realizada a **etapa construtiva**, através da execução de uma dinâmica participativa com os presentes, visando a identificação das principais potencialidades e deficiências da mobilidade municipal, bem como, a formulação de possíveis propostas para intensificá-las (potencialidades) ou resolvê-las (deficiências).

Conforme o número de participantes nos eventos, os presentes foram divididos em grupos de debate. Em cada grupo os participantes foram instigados a discutir sobre grandes temas da mobilidade de Araucária, objetivando a obtenção de dados qualitativos que auxiliem na caracterização da realidade do Município. Temas como: congestionamentos e o trânsito; os acessos à cidade, às comunidades rurais e núcleos urbanos; as condições da infraestrutura viária, de ciclovias e calçadas; os serviços de transporte público; a acessibilidade universal; os impactos do transporte de cargas; e a situação da sinalização; dentre outros, foram amplamente discutidos.

A discussão nos grupos foi acompanhada e orientada por mediadores da equipe técnica da Prefeitura Municipal. As ideias discutidas em cada grupo foram registradas em mapas e tarjetas coloridas sendo, a princípio, sugeridas de 3 (três) a 5 (cinco) ideias por questão (deficiências, potencialidades, propostas), o que resultaria em cerca de 9 (nove) a 15 (quinze) respostas por grupo, visando a sintetização e a objetividade nos debates.

Tendo como objetivo a operacionalização da coleta de ideias durante a discussão em grupos, foi utilizada a *problematização* dos temas expostos, que consistiu na indução de questões aos participantes como forma de estimular a reflexão e o debate:

- O que você considera bom e o que deve ser mantido em seus deslocamentos diários?
- Quais são os problemas enfrentados nos seus deslocamentos no dia-dia?
- O que pode ser feito para melhorar a situação?

Após a dinâmica em grupos, um representante de cada foi responsável pela apresentação dos resultados obtidos aos demais participantes do evento. Durante a explanação, as tarjetas coloridas foram afixadas em um painel para visualização geral das ideias dos grupos (Quadro 3), sendo que cada tarjeta continha apenas uma ideia.

Quadro 3: Modelo de painel para preenchimento durante as dinâmicas.

POTENCIALIDADES (PONTOS POSITIVOS)	DEFICIÊNCIAS (PONTOS NEGATIVOS)	PROPOSTAS (SOLUÇÕES)

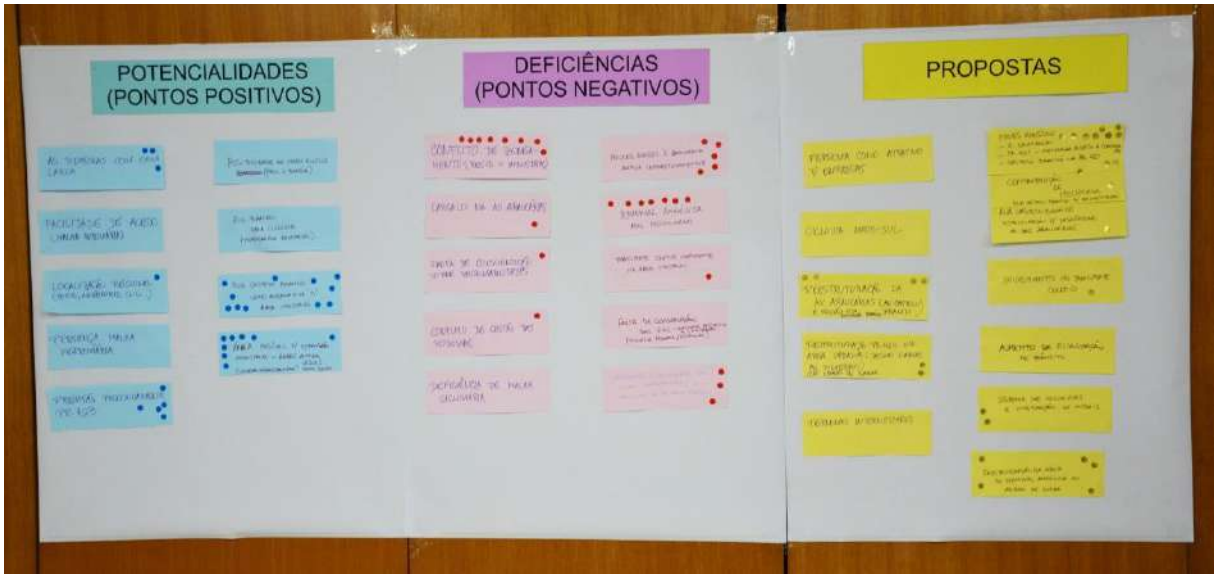
Fonte: VERTRAG (2016).

Os temas e ideias correspondentes foram lidos e conferidos com todos os participantes do evento, de forma que fosse possível a avaliação sobre cada ideia, bem como a complementação das faltantes, se necessário.

Após a explanação de cada grupo e complementação do painel de forma conjunta, procedeu-se à **etapa de priorização**, cujo objetivo era induzir os participantes a refletir sobre quais são os aspectos mais *importantes e urgentes* a serem enfrentados. Além disso, o intuito era o de alcançar uma *visão conjunta*, ainda que aproximada, sobre quais são as *prioridades locais*. Para tanto, todos os participantes foram convidados a definir individualmente quais eram as ideias prioritárias dentre todas as debatidas no evento.

Cada participante recebeu 3 (três) "votos" na forma de pequenos adesivos coloridos, com os quais deveria expressar sua opinião sobre quais ideias deveriam ser tratadas como prioritárias pelo Plano de Mobilidade Municipal. Os presentes foram instruídos a colar os adesivos sobre as tarjetas do painel, sendo um adesivo para cada questão, conforme Figura 4. Ao final do processo, os votos foram contabilizados e as prioridades estabelecidas às potencialidades (na cor azul), deficiências (cor rosa) e proposituras (cor amarela).

Figura 4: Setorial Industrial - Painel de Potencialidades, Deficiências e Propostas com prioridades.



Fonte: VERTRAG (2016).

Cabe mencionar que a dinâmica sofreu algumas alterações e adaptações conforme o número de participantes nos eventos. Porém, a condução metodológica e os produtos finais obtidos - painéis

com potencialidades, deficiências e propostas debatidas e priorizadas, - foram os mesmos para os três eventos realizados no mês de maio de 2016 em Araucária.

Nos capítulos a seguir são apresentadas as reuniões comunitárias individualmente.

3.2 RESULTADOS DAS REUNIÕES COMUNITÁRIAS SETORIAIS

3.2.1 REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA URBANA

Destinada à população residente na área urbana da municipalidade, a 1ª Reunião Comunitária, realizada no dia 16 de maio de 2016, contou com a presença de 18 (dezoito) pessoas de acordo com a listagem de presença (Anexo 4.1). Estiveram presentes funcionários da Prefeitura, representantes de Conselhos Municipais, líderes comunitários, sociedade civil, dentre outros, os quais muito contribuíram às discussões, tendo como base as realidades vivenciadas diariamente em seus deslocamentos, bem como, seu conhecimento e observações da mobilidade na cidade.

A abertura dos trabalhos ficou a cargo da arquiteta urbanista, Natália Mealha Cabrita, coordenadora do Plano de Mobilidade pela Secretaria Municipal de Planejamento (SMPL), que inicialmente discorreu sobre a importância do PlaMob para o Munícipio de Araucária e, em seguida, agradeceu a todos os presentes convocando-os a participar de forma produtiva, colaborando com o processo construtivo do Plano.

Na sequência, a condução dos trabalhos foi repassada à equipe técnica da Vertrag, quando foi realizada uma explanação geral sobre conceitos e aspectos legais de um Plano de Mobilidade pelo arquiteto urbanista Luis Henrique Fragomeni, apresentando inclusive, alguns dos resultados já levantados quanto à realidade de Araucária. Na continuidade, a socióloga Ana Maria Santin apresentou a dinâmica a ser adotada na sequência dos trabalhos, quando foi formado apenas um grupo de trabalho, em função do número de participantes.

Antes do início dos trabalhos foi lido aos presentes um relato que um morador com deficiência visual encaminhou à PMA, objetivando sensibilizar a sociedade sobre as dificuldades de mobilidade enfrentadas na cidade de Araucária, mais especificamente em relação à falta de infraestrutura básica adequada aos portadores de mobilidade reduzida. Tal iniciativa contribuiu para que os presentes tivessem uma visão diferenciada sobre o meio em que vivem, contando, inclusive, com a presença de uma pessoa que também apresenta mobilidade reduzida no evento.

Com apenas um grupo, os trabalhos foram desenvolvidos entre seus membros com a mediação da socióloga Ana Maria, momento em que cada participante relatou aos demais suas sugestões referentes ao potencial do Município em relação à mobilidade, às deficiências e propostas para o PlaMob. Conforme participavam, as ideais eram transcritas aos respectivos painéis, respeitando as cores para potencialidades, deficiências e proposituras. Ao final dos trabalhos ocorreu a votação para definição das 5 (cinco) propostas consideradas mais relevantes, com base nas contribuições contidas na Figura 5, uma vez que os potenciais e problemas não foram votados.

De acordo com a metodologia adotada na realização da dinâmica de grupo, os resultados das contribuições foram registrados nos painéis, conforme as figuras a seguir e o Quadro 4.

Figura 5: Resultados das Potencialidades.

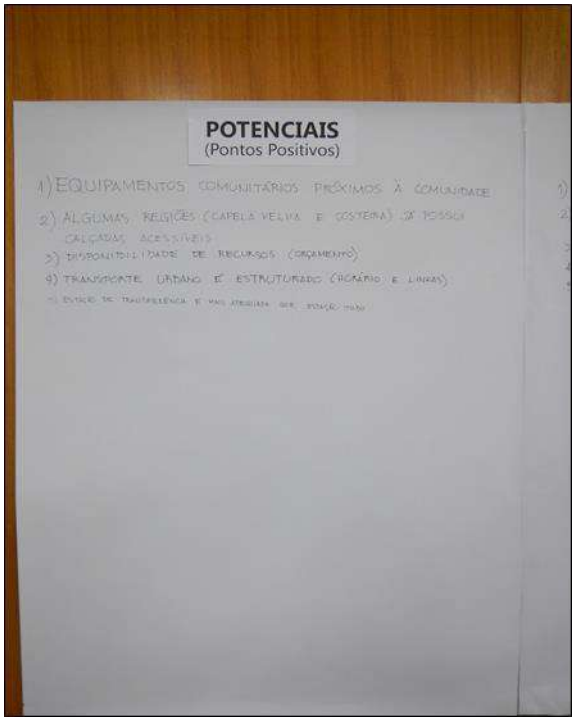
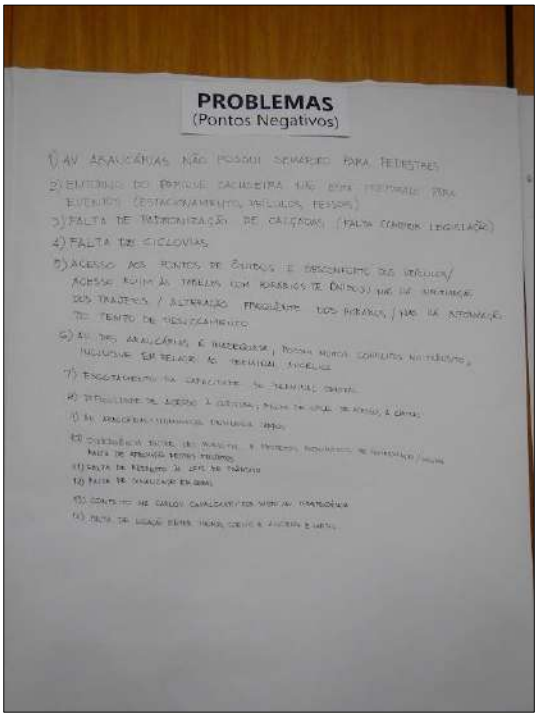
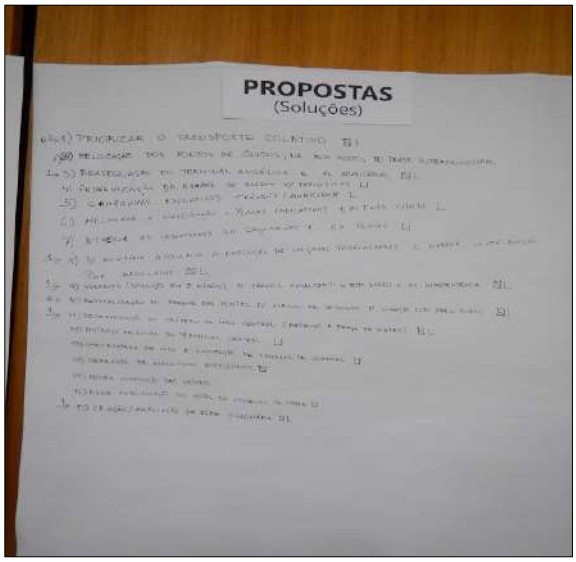


Figura 6: Resultados dos Problemas.



Fonte: VERTRAG (2016).

Figura 7: Resultados das Propostas.



Fonte: VERTRAG (2016).

Cabe esclarecer que, por tratar-se de um processo participativo, primou-se pela não alteração dos conteúdos produzidos pela comunidade e reprodução dos painéis na íntegra, de modo a manter a transparência e liberdade de expressão nesta etapa de processo comunitário. Não obstante, todo o conteúdo da reunião será analisado e considerado no relatório de Diagnóstico e Prognóstico (Produto 05), segundo o que preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Para uma melhor visualização dos resultados foram transcritas abaixo as contribuições dos participantes visando uma melhor percepção das sugestões de acordo com as potencialidades, deficiências e propostas, com as respectivas cores.

Quadro 4: Síntese da transcrição dos resultados dos painéis da dinâmica da 1ª Reunião Comunitária.

POTENCIALIDADES (Pontos Positivos)	
1. Equipamentos comunitários próximos à comunidade. 2. Algumas regiões (Capela Velha e Costeira, p. ex.) já possuem calçadas acessíveis. 3. Disponibilidade de recursos (orçamento municipal). 4. Transporte urbano é estruturado: horário e linhas de ônibus. 5. Estação de transferência é mais adequada que a estação-tubo (modelo de Curitiba).	
DEFICIÊNCIAS (Pontos Negativos)	
1. Av. das Araucárias não possui semáforo para pedestres. 2. Entorno do Parque Cachoeira não está preparado para eventos (estacionamentos, veículos, pessoas). 3. Falta de padronização de calçadas (falta cumprir legislação). 4. Falta de ciclovias. 5. Transporte público: acesso dificultado aos pontos de ônibus e desconforto dos veículos; acesso ruim às tabelas com horários de ônibus; não há informação dos trajetos; alteração frequente dos horários; não há informação do tempo de deslocamento. 6. Av. das Araucárias é inadequada: possui muitos conflitos no trânsito, inclusive em relação ao Terminal Angélica. 7. Esgotamento da capacidade do Terminal Central. 8. Dificuldade de acesso à Curitiba e falta de opção de acessos à capital. 9. Av. das Araucárias: iluminação privilegia os carros. 10. Divergência entre Lei Municipal e projetos padronizados de pavimentação/calçada, falta de aprovação destes projetos. 11. Falta de respeito às leis de trânsito. 12. Falta de sinalização em geral. 13. Conflito na Rua Pres. Carlos Cavalcanti x Rodovia do Xisto x Av. Independência. 14. Falta de ligação entre os bairros Thomaz Coelho, Alvorada e a capital.	
PROPOSTAS (Soluções)	**Priorização (Nº de Votos)**
1. Priorização do transporte coletivo.	6
2. Relocação dos pontos de ônibus na Rodovia do Xisto (transporte intermunicipal).	-
3. Readequação do Terminal Angélica e da Av. das Araucárias.	7
4. Padronização das rampas de acesso para deficientes.	3
5. Promoção de campanhas educativas sobre trânsito e mobilidade.	2
6. Melhoria da sinalização: placas indicativas em toda a cidade.	2
7. Atrelar os indicadores ao orçamento ao Plano de Mobilidade.	3
8. Município deve assumir a execução de calçadas padronizadas e cobrar a contribuição por melhorias.	7
9. Viaduto (solução em dois níveis) para a Rua Pres. Carlos Cavalcanti x Rodovia do Xisto x Av. Independência.	7

10. Revitalização do Parque das Pontes para acesso de veículos: ligação com área rural.	6
11. Reorganização do tráfego da área central (próximo à Praça da Matriz).	7
12. Mudança de local do Terminal Central.	3
13. Continuidade de vias e limitação do tamanho de quadras.	4
14. Definição de eixos e vias estruturais.	5
15. Revisão da numeração dos imóveis.	-
16. Maior publicização das ações do Conselho da Cidade.	4
17. Instalação e/ou ampliação da rede cicloviária.	7

Fonte: VERTRAG (2016).

Na análise dos resultados da 1ª Reunião Comunitária, cabe destacar o reconhecimento e a importância dada pelos participantes a determinados potenciais existentes na cidade que facilitam a mobilidade, a exemplo:

- Da existência de equipamentos comunitários inseridos no entorno das vias de acesso;
- Da existência de calçadas acessíveis e padronizadas em algumas regiões, tais como: Capela Velha e Costeira;
- Do reconhecimento de que a estação de transferência de passageiros adotada pela Prefeitura Municipal é mais adequada que as estações-tubo.

Outro aspecto a considerar é o fato da municipalidade dispor de recursos orçamentários, tendo sido o 4º (quarto) município do Paraná com maior receita orçamentária e tributária municipal em 2011, segundo dados do IPEA - Ministério da Fazenda - Secretaria do Tesouro Nacional. Embora não tenham sido pontuadas as deficiências primeiramente, a percepção dos participantes resultou em 14 (quatorze) problemas emergenciais relacionados à mobilidade em Araucária, sendo que, para muitos desses entraves foram apontadas as possíveis soluções, como descrito a seguir.

Quanto às propostas para melhoria das condições de mobilidade na cidade foram elencadas 17 (dezessete) sugestões, das quais foram eleitas 5 (cinco) como prioritárias e, portanto, emergenciais pelos participantes, tendo sido aprovadas com 7 (sete) votos cada, quais sejam:

- Readequação do Terminal Angélica e da Avenida das Araucárias;
- Execução de calçadas padronizadas a cargo do Município e cobrança pela contribuição de melhorias;
- Construção de viaduto para interligação da Rua Pres. Carlos Cavalcanti com a Av. Independência, pela transposição da BR-476 (Rodovia do Xisto);
- Reorganização do tráfego da área central (próximo à Praça da Matriz);
- Implantação e ampliação da rede cicloviária do Município.

Na sequência das votações mereceram especial atenção dos participantes: *a priorização do transporte público* e a *revitalização do Parque das Pontes para acesso de veículos com conexão à área rural*, com 6 (seis) votos cada uma, além da *definição de eixos e vias estruturais* com 5 (cinco)

votos. As sugestões de *continuidade de vias e limitação do tamanho das quadras*, bem como, a *promoção de maior publicização das ações do Conselho da Cidade* receberam 4 (quatro) votos cada.

Além das propostas com maior votação foram elencadas outras que igualmente serão objeto de estudo pelos técnicos responsáveis pela elaboração do PlaMob, tais como: padronização das rampas de acesso para deficientes; atrelar os indicadores ao orçamento e ao Plano de Mobilidade; mudança de local do Terminal Central; promoção de campanhas educativas sobre trânsito e mobilidade; melhoria da sinalização de placas indicativas em toda a cidade; relocação dos pontos de ônibus na Rodovia do Xisto (transporte intermunicipal) e revisão da numeração dos imóveis não foram pontuadas.

A memória narrativa, lista de presença, fotos e apresentação em *slides* constam nos Anexos deste relatório.

3.2.2 REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA INDUSTRIAL

Inicialmente convém esclarecer que, por ocasião da realização da 2ª Reunião Comunitária Setorial com enfoque na área industrial de Araucária, visando atender aos objetivos do PlaMob, foram utilizados os mesmos recursos do primeiro evento em relação: à metodologia dos trabalhos, *slides* apresentados e processo de divulgação visando a mobilização da comunidade.

O enfoque do evento tratou das contribuições e da participação dos moradores, dirigentes e industriários de Araucária, registrando um significativo número de pessoas interessadas em colaborar com a construção do PlaMob. De acordo com a listagem de presença, compareceram à reunião 36 (trinta e seis) colaboradores, incluindo funcionários da Prefeitura atuantes ou não nas questões de mobilidade, representantes e funcionários de estabelecimento industriais e comerciais, Conselhos Municipais, pessoas da sociedade civil, dentre outros.

Após a abertura do evento, introdução ao Plano e apresentação dos conteúdos a ele relativos, em função do número de participantes, foram formados 2 (dois) grupos de 15 (quinze) pessoas cada, os quais discutiram temas relacionados à mobilidade e elencaram 5 (cinco) ideias quanto às potencialidades, deficiências e propostas.

Posteriormente à definição dos componentes de cada grupo, com a missão de acompanhar e orientar as discussões e a formulação das propostas, mediadores conduziram os trabalhos de discussão, contando com mapas da cidade de Araucária afixados nas paredes. Ao final de cerca de 50 minutos, cada grupo apresentou aos demais presentes, dentre todos as ideias discutidas, as 5 (cinco) questões potenciais e deficitárias principais quanto à mobilidade em Araucária – com enfoque na área industrial – e as 5 (cinco) propostas visando a resolução das questões levantadas.

As sugestões transcritas pelos grupos em tarjetas coloridas, durante a apresentação dos mediadores, foram afixadas nos painéis situados à frente da sala, formando um único painel composto por 30 (trinta) tarjetas coloridas (10 das potencialidades, 10 das deficiências e 10 das propostas).

Ao final da apresentação dos resultados dos 2 (dois) grupos, cada participante recebeu 3 (três) adesivos coloridos, nas cores azul, vermelho e dourado, para que pudessem demarcar no quadro geral, individualmente, quais contribuições considerava prioritária para o PlaMob. Esse sistema possibilitou que todos os presentes pudessem eleger e priorizar uma potencialidade, uma deficiência e a melhor proposta dentre todas as apresentadas, democraticamente.

Após a eleição individual, foram somados os votos de cada contribuição, destacando-se as prioridades. No entanto, apesar das priorizações, foi esclarecido aos presentes que todas as ideias serão consideradas na elaboração do Plano. Tal procedimento resultou nas contribuições eleitas como mais importantes ou emergenciais, conforme descritas nos resultados dos painéis a seguir.

Figura 8: Potencialidades e priorização.

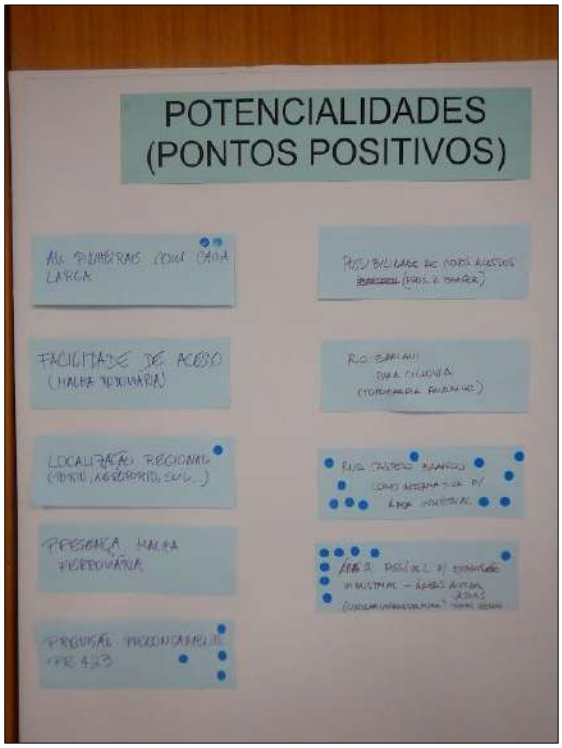
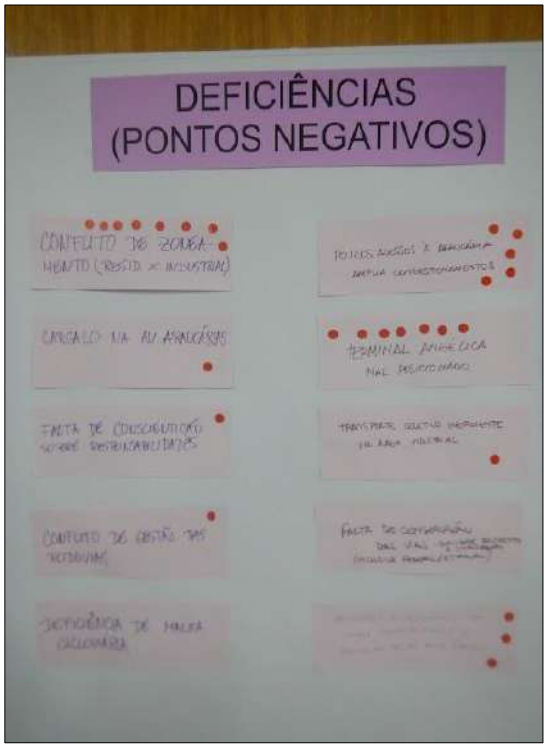
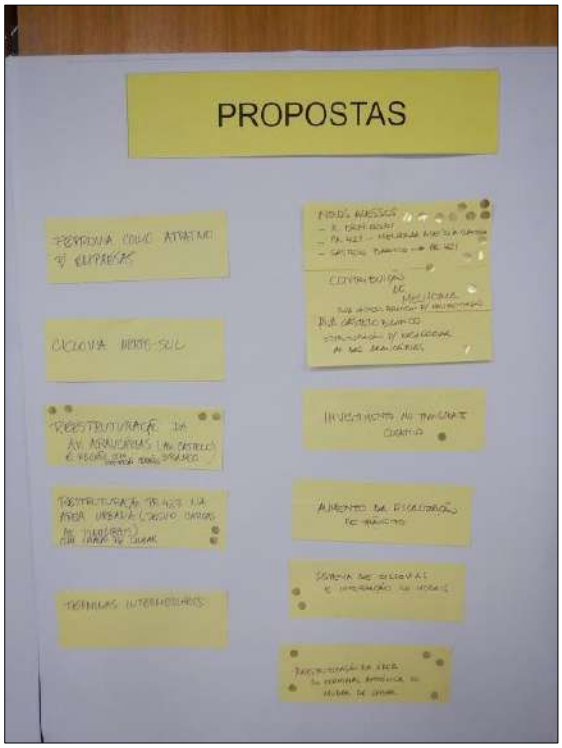


Figura 9: Deficiências (Problemas) e priorização.



Fonte: VERTRAG (2016).

Figura 10: Resultados das Propostas e priorização.



Fonte: VERTRAG (2016).

Para melhor visualização dos resultados foram transcritas no Quadro 5 e Quadro 6 as contribuições dos participantes dos Grupos I e II, respectivamente.

Quadro 5: Síntese da transcrição dos resultados dos painéis da dinâmica da 2ª Reunião Comunitária.

GRUPO I	
POTENCIALIDADES (Pontos Positivos)	**Priorização (Nº de Votos)**
1. Av. dos Pinheirais: caixa viária larga inclui faixa de domínio de dutovias.	3
2. Facilidade de acesso ao Município (malha rodoviária).	-
3. Localização regional estratégica: relação com RMC, porto, região sul e sudeste.	1
4. Sistema ferroviário como atrativo à instalação de empresas no município.	-
5. Previsão de continuidade da PR-43 para ligação com a BR-116 (novo acesso).	5
PROBLEMAS (Pontos Negativos)	**Priorização (Nº de Votos)**
1. Conflito de zoneamento em grandes eixos viários: residencial e industrial.	8
2. Av. das Araucárias: conflitos entre diferentes modais e veículos de porte, além do Terminal Angélica.	1
3. Falta de conscientização da população: responsabilidades quanto às calçadas e quanto às normas de trânsito.	1
4. Conflitos de gestão das rodovias que interceptam o Município.	1

5. Malha cicloviária: ciclovias existentes são compartilhadas e mal iluminadas (pouca utilização).	-
6. Av. dos Pinheirais: conflito entre modais e falta de continuidade da Rua Curió.	-
PROPOSTAS (Soluções)	**Priorização (Nº de Votos)**
1. Ferrovia como atrativo às empresas e indústrias: modal é menos custoso que o rodoviário e disponível no Município.	-
2. Reestruturação da Av. das Araucárias e da Av. Castelo Branco (divisão tráfego de veículos leves e pesados e nova rota de acesso à Curitiba).	4
3. Restrições de horários de circulação aos veículos pesados.	-
4. Reestruturação da PR-423 na área urbana (desvio de cargas para a Av. dos Pinheirais): conflitos zona industrial e residencial – ocupação na faixa de domínio na rodovia. Possível rota de desvio para acesso à área central e proximidades.	2
5. Terminais intermediários aos existentes (não estações de transferência): novas rotas e trajetos mais curtos das linhas de ônibus (sobrecarga do Terminal Vila Angélica).	-
6. Aproveitar a área do aqueduto (Av. dos Pinheirais) como Parque Linear.	-
7. Estabelecer o binário da Rua Curió com a Av. dos Pinheirais.	-

Fonte: VERTRAG (2016).

Quadro 6: Síntese da transcrição dos resultados dos painéis da dinâmica da 2ª Reunião Comunitária.

GRUPO II	
POTENCIALIDADES (Pontos Positivos)	**Priorização (Nº de Votos)**
1. Potencialidade de novo acesso próximo da empresa Brafer (Av. das Araucárias ou Rua Oswaldo Ferreira dos Santos).	-
2. Topografia favorável para implantação de ciclovia próxima do Rio Barigui (Campina da Barra e Thomaz Coelho).	-
3. Projeto de reestruturação da Av. Pres. Castelo Branco: de extrema importância à área industrial e possibilidade de desafogar a Av. Araucárias.	11
4. Possível área de expansão industrial no bairro Thomaz Coelho.	8
PROBLEMAS (Pontos Negativos)	**Priorização (Nº de Votos)**
1. Poucos acessos à cidade = muito congestionamento.	5
2. Terminal da Vila Angélica: localização e conflito com empresas.	7
3. Transporte público ineficiente na área industrial: há empresas que não são atendidas.	1
4. Falta de conservação das vias: má qualidade da pavimentação e calçamento; e sinalização escassa.	-
5. Caminhões estacionados em locais proibidos: necessidade de ampliar e melhorar a fiscalização de trânsito.	3

6.	Tráfego de transporte público em conflito com demais modais.	-
PROPOSTAS (Soluções)		**Priorização (Nº de Votos)**
1.	Novos acessos vindos de Curitiba (p. ex.: Rua Francisco Orlikoski a partir do Terminal Angélica).	14
2.	Melhoria do acesso via antiga PR-421 e dos demais acessos à Curitiba.	14
3.	Reestruturação da Rua Castelo Branco com utilização da contribuição de melhorias para desafogar a Av. das Araucárias.	14
4.	Investimentos no transporte público: novas formas de transporte e canaletas exclusivas.	1
5.	Amplificar e melhorar a fiscalização de trânsito.	-
6.	Implantação de um sistema de ciclovias com integração modal.	2
7.	Reestruturação do Terminal Vila Angélica: novo local ou, na manutenção da localização, melhoria da situação atual.	5

Fonte: VERTRAG (2016).

A partir dos subsídios levantados, percebe-se que esta reunião caracterizou-se como uma das mais produtivas e efetivas para o processo coletivo de construção do Diagnóstico do Plano. Tal fato pode ser constatado pelos conteúdos dos quadros, nos quais as propostas apresentadas foram além das 5 (cinco) prioridades - ressaltando que todos os dados obtidos serão analisados pela equipe técnica da Consultoria, de forma a validá-los tecnicamente.

Com base nas 10 (dez) colaborações dos grupos para cada um dos itens solicitados foram consideradas relevantes ou prioritárias as seguintes questões em ordem decrescente:

- Em relação às potencialidades:
  - » Existência e possibilidade de implantação do projeto da Rua Presidente Castelo Branco como alternativa de acesso ao Município e à área industrial;
  - » Possibilidade de expansão industrial nas áreas vazias, porém, com necessidade de implantação de infraestrutura (no Bairro Thomaz Coelho);
  - » Previsão de prolongamento da rodovia PR-423;
  - » Av. dos Pinheirais com caixa viária larga em função das dutovias;
  - » Localização regional estratégica do Município.

- Em relação às deficiências:
  - » Conflito de zoneamento de usos (residencial *versus* industrial);
  - » Terminal Angélica mal posicionado;
  - » Poucos acessos à Araucária ampliam congestionamentos;
  - » Caminhões estacionados em espaços públicos e/ou locais inapropriados;
  - » Gargalos viários na Av. das Araucárias; falta de conscientização sobre as responsabilidades quanto ao calçamento; conflito de gestão e operação das rodovias; transporte coletivo ineficiente na área industrial.

- Em relação às propostas para subsidiar o PlaMob:
  - » Novos acessos para Araucária pela Rua Francisco Orlikoski até a reestruturada Av. Pres. Castelo Branco, por exemplo;
  - » No projeto da Av. Castelo Branco: contribuição de melhorias para pavimentação, estruturação para desafogar a Av. das Araucárias;
  - » Reestruturação da área do Terminal Angélica ou mudança de local - 5 votos;
  - » Reestruturação da Av. das Araucárias e sua região, com restrição de horário de circulação de veículos de carga - 4 votos;
  - » Reestruturação do trecho urbano da PR-423: desvio de cargas da Av. dos Pinheirais - 2 votos;
  - » Novo Parque Linear e sistema de ciclovias com integração modal - 2 votos;
  - » Investimentos no transporte coletivo - 1 voto.

Além das ideias identificadas nos painéis, convém ressaltar que, embora não tenham sido selecionadas como essenciais, mereceram igualmente atenção dos presentes as seguintes questões, relativas às deficiências:

- Av. das Nações com a Rua Peroba: conflitos e acidentes;
- Empresas desistem de investir por falta de infraestrutura;
- Problemas de circulação na área do Terminal Angélica (semáforos);
- Infraestrutura/serviços: falta de sinalização viária, falta de iluminação pública, falta de transporte coletivo ou horários inadequados;
- Situação de acesso à empresa A1, atualmente em estado lamentável, com falta de segurança, distância de acesso a ônibus, falta iluminação, dentre outros. A infraestrutura prevista pelo poder público, na ocasião da instalação da empresa, não foi executada conforme acordado;
- Problemática do transporte de cargas perigosas na Av. das Araucárias, que somada a proximidade da Represa e do Rio Passaúna, em caso de acidente há risco eminente de escoamento dos produtos em direção à represa;
- Implementação do projeto de reestruturação da Avenida Castelo Branco, em função da pouca segurança, iluminação precária e infraestrutura deficitária, com depósito de resíduos sólidos em ambos os lados da via, inclusive com possibilidade de serem provenientes de Curitiba.

Para algumas dessas deficiências foram igualmente propostas as seguintes soluções:

- Rotatória próxima à Labra visando a reestruturação da área do Terminal Angélica;
- Melhoria das calçadas e da iluminação viária;
- Temporizadores dos semáforos – reordenamento dos tempos para pedestres e veículos;
- Parceria com Petrobrás para uso da área próxima ao Parque Bugio para ciclovia.

A memória narrativa, lista de presença, fotos e apresentação em *slides* constam nos Anexos deste relatório.

3.2.3 REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA RURAL

Destinada às questões específicas da área rural, a 3ª Reunião Comunitária foi prejudicada em termos de comparecimentos devido a questões climáticas. A despeito disso, a reunião foi bastante produtiva, uma vez que, dentre os 18 (dezoito) participantes, estava o representante do Conselho Rural, além de moradores da área rural e entidades públicas municipais com conhecimento bastante aprofundado das problemáticas de mobilidade de Araucária.

Em função do pequeno número de participantes, a dinâmica construtiva constituída por grupos foi substituída por diálogos diretos entre os presentes, a expositora - arquiteta urbanista Jussara Maria Silva, - e os demais técnicos da Prefeitura participantes do evento.

A dinâmica foi iniciada com questionamentos sobre as potencialidades, deficiências e propostas, cujas contribuições eram transcritas diretamente para os respectivos painéis. Os procedimentos da dinâmica originaram as contribuições conforme descritas nos resultados dos painéis a seguir.

A partir dos subsídios levantados junto aos presentes, embora não tenham sido pontuadas as contribuições, a percepção dos participantes resultou em 4 (quatro) potenciais, 11 (onze) deficiências e 3 (três) propostas resolutivas para o PlaMob.

- Em relação às potencialidades foram mencionadas:
  - » Na sede de Guajuvira, a manutenção da infraestrutura é boa, pois conta com a subprefeitura;
  - » Transporte escolar é gratuito, feito através de *vans*;
  - » Iluminação pública existente é boa;
  - » Araucária tem potencial para o turismo rural.

- Em relação às deficiências foram citados:
  - » Trânsito devido às colheitadeiras;
  - » Av. Independência intransitável com chuva (ligação da zona urbana ao Rio Verde), é estreita e não possui acostamento;
  - » Falta da representação municipal na área rural;
  - » Estradas vicinais: abertura e manutenção determinadas pelas interferências políticas (desigualdade na execução dos serviços nas diversas regiões da zona rural);
  - » Falta de cumprimento da legislação vigente na construção das estradas;
  - » Estradas rurais são estreitas e sinuosas (conflito entre tráfego de veículos e transporte escolar);
  - » Ocupações irregulares (condomínios);
  - » Necessidade de melhorias na infraestrutura das estradas estruturais da zona rural;
  - » Falta roçada: o mato invade as caixas das estradas;
  - » A frequência dos ônibus do transporte público é baixa;
  - » Necessidade de reestruturação da ponte da Colônia Cristina.

- Em relação às propostas:
  - » Instalar de postes de iluminação respeitando a legislação municipal que determina a caixa da estrada com 20 metros (atualmente, possui 10 metros);
  - » Estudar das principais estradas que ligam as regiões para dotá-las de infraestrutura, diminuindo o tempo de deslocamento;
  - » Buscar solução definitiva para pavimentação de estradas, visando diminuir custos de manutenção.

Convém ressaltar que, embora não houvesse quantidade relevante de participantes da área rural, os que compareceram se mostraram atentos e bastante colaborativos em qualificar suas proposições de forma clara e objetiva.

Além das contribuições com enfoque rural, o Presidente do Conselho Rural, Sr. Miguel, fez uma proposição para a *melhoria do estacionamento rotativo na cidade* de Araucária, sugerindo a utilização de bloco de cartões, conforme é feito em outras cidades, como meio de facilitar aos que não residem na cidade em utilizar as vagas de estacionamento centrais. Os demais participantes concordaram que há dificuldades de encontrar pontos de venda do *ticket* e que muitos usuários não têm habilidade com aplicativos de celular.

A memória narrativa, lista de presença, fotos e apresentação em *slides* constam nos Anexos deste relatório.

3.2.4 SÍNTESE DAS REUNIÕES COMUNITÁRIAS SETORIAIS

A partir dos resultados obtidos por meio das 3 (três) Reuniões Comunitárias realizadas em Araucária, conforme consta no Quadro 7 abaixo, verifica-se a importância da participação popular dos diversos atores envolvidos da sociedade civil, líderes comunitários, Conselhos Municipais, Conselhos de Classes, profissionais industriários, representantes das diversas Secretarias e Órgão Municipais, entre outros, que somaram 72 (setenta e dois) participantes envolvidos no encontro de soluções para as questões de mobilidade urbana e rural em Araucária.

A partir dos resultados das Reuniões Comunitárias foram compiladas as proposições elencadas em todas as reuniões, apresentadas em ordem decrescente de priorização:

Quadro 7: Síntese das propostas prioritárias apontadas nas Reuniões Comunitários por escala do território.

TERRITÓRIO	SÍNTESE DAS PROPOSTAS
Urbano	1. Execução dos passeios e calçadas padronizadas pelo poder público, com possibilidade de cobrança da contribuição por melhorias. 2. Construção de viaduto na BR-476, com Rua Pres. Carlos Cavalcanti e Av. Independência. 3. Reorganização do tráfego da área central próximo à Praça da Matriz. 4. Implantação de um sistema de ciclovias com integração de modais.
Industrial	1. Novos acessos à cidade de Araucária: • Priorização via Rua Francisco Orlikoski junto do Projeto de Reestruturação da Rua Castelo Branco: contribuição de melhoria para pavimentação - estruturação para desafogar a Av. das Araucárias; • Em segundo lugar, melhoria da antiga PR-421. 2. Readequação do Terminal Vila Angélica ou mudança de local. 3. Reestruturação da Av. das Araucárias e sua região, com restrição de horário de passagem de veículos de cargas. 4. Reestruturação da PR-423 na área urbana (desvio do transporte de cargas pela Av. dos Pinheirais) com criação de parque linear.
Rural	1. Instalação de postes de iluminação respeitando a lei municipal que indica as caixas das estradas vicinais com 20 metros – atualmente, respeitam o limite de 10 metros apenas. 2. Estudo das principais estradas que ligam as regiões para dotá-las de infraestrutura, diminuindo o tempo de deslocamento. 3. Solução definitiva para pavimentação de estradas, buscando diminuir custos de manutenção.

4. REUNIÕES COMUNITÁRIAS: CRAS

Durante o mês de junho de 2016, uma equipe da Secretaria Municipal de Planejamento (SMPL) da Prefeitura Municipal, realizou 8 (oito) eventos participativos com usuários dos CRAS (Centros de Referência da Assistência Social) localizados nas áreas urbana e rural de Araucária. Tais eventos visaram a complementação tanto das contribuições dos eventos participativos setoriais, quanto da amostragem representativa da população na pesquisa *online* em curso - sobre os deslocamentos de origem ou destino em Araucária, caracterização e classificação modal da população.

Durante as reuniões foram apresentadas informações gerais sobre o processo de elaboração e quanto à importância do Plano de Mobilidade, além de compiladas sugestões e opiniões dos presentes quanto à mobilidade no Município, utilizando para isso, a pesquisa disponível no portal da Prefeitura como instrumento de obtenção destas informações.

Quadro 8: Cronograma de reuniões comunitárias realizadas em junho de 2016.

DATA	EVENTO	HORÁRIO - LOCAL
02/06/2016	Reunião Comunitária Complementar 1	13h30 - CRAS Boqueirão
06/06/2016	Reunião Comunitária Complementar 2	13h30 - CRAS Califórnia
07/06/2016	Reunião Comunitária Complementar 3	9h30 - CRAS Califórnia
13/06/2016	Reunião Comunitária Complementar 4	13h30 - CRAS Califórnia
14/06/2016	Reunião Comunitária Complementar 5	9h00 - CRAS Costeira
	Reunião Comunitária Complementar 6	9h30 - CRAS Califórnia
	Reunião Comunitária Complementar 7	13h30 - CRAS Tupy
23/06/2016	Reunião Comunitária Complementar 8	10h00 - CRAS da Área Rural

Fonte: VERTRAG (2016).

Ademais, no dia 6 de julho de 2016 às 8h30, foi realizada uma apresentação do PlaMob aos alunos do ensino médio do Colégio Estadual Prof. Júlio Szymanski, no anfiteatro da Prefeitura Municipal. Na ocasião participaram 90 alunos, aos quais também foi aplicada a pesquisa quanto aos deslocamentos e modais, além de realizada uma atividade sobre mobilidade em sala de aula.

Alguns dos temas levantados pelos participantes: a utilização de “caronas solidárias” com os pais dos alunos acaba ficando mais barato do que o uso do transporte público que, por sua vez, tem custo alto da passagem. Comentaram também sobre a falta de ônibus escolar e, com relação à sinalização, sobre a presença de lombadas em vias íngremes (“subidas”) e da falta de faixas para pedestres.

Nos capítulos a seguir são apresentados: um panorama geral das atividades desenvolvidas e os principais resultados e contribuições advindas das discussões durante os eventos participativos nos CRAS. Lembrando que os resultados da pesquisa *online* farão parte do Diagnóstico e Prognóstico (Produto 05) do PlaMob.

4.1 RESULTADOS DAS REUNIÕES COMUNITÁRIAS NOS CRAS

As reuniões comunitárias realizadas nos CRAS foram organizadas em dois momentos: no primeiro, palestrantes da equipe técnica da Prefeitura explanaram sobre temas relacionados ao Plano de Mobilidade, tratando de seus objetivos, de sua obrigatoriedade legal perante a Política Nacional (PNMU), e sobre problemas relacionados aos deslocamentos diários da população.

No segundo momento da reunião pública, houve a aplicação orientada da pesquisa sobre deslocamentos e características modais de Araucária com os usuários do CRAS, utilizando-se do mesmo questionário disponibilizado *online.* As respostas obtidas por via escrita seriam posteriormente incorporadas, pelos técnicos da Prefeitura, aos resultados da pesquisa *online*.

Figura 11: Aplicação da pesquisa com os usuários do CRAS Califórnia e CRAS Boqueirão.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

4.1.1 REUNIÃO COMUNITÁRIA - CRAS BOQUEIRÃO

No dia 02 de junho de 2016 às 13h30, foi realizada a reunião comunitária complementar no CRAS Boqueirão. Participaram do evento 33 pessoas, dos quais 6 eram representantes do poder público municipal. Dentre as principais questões levantadas pelos participantes:

- Falta de educação no trânsito;
- Com relação às calçadas:
  - » Inexistência e/ou falta de manutenção;
  - » Obstáculos ao longo do passeio, como postes e placas de estabelecimentos comerciais;
  - » Falta de planejamento das calçadas, por exemplo: os postes existentes não são relocados durante a execução das calçadas, acabam “ficando no meio do caminho”;
- Com relação às bicicletas:
  - » Falta de estrutura adequada para a circulação do modal;
  - » Faltam ciclopontos em equipamentos comunitários e privados.

Figura 12: Tatiana de Souza faz a abertura do evento e Natália expõe o PlaMob.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

Figura 13: Usuários do CRAS durante a apresentação e Natália divulgando a pesquisa *online*.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

4.1.2 REUNIÕES COMUNITÁRIAS - CRAS CALIFÓRNIA

O CRAS Califórnia foi objeto de 4 (quatro) reuniões comunitárias complementares. Tais eventos ocorreram nos dias 06, 07, 13 e 14 de junho de 2016, dos quais participaram 31, 21, 24, e 18 participantes respectivamente, dentre os quais haviam de 4 a 7 representantes do poder público municipal para realização e acompanhamento das pesquisas.

Os principais temas levantados pelos participantes foram os seguintes:

- Em relação às calçadas: inexistência e/ou falta de manutenção;
- Quanta às bicicletas: falta de infraestrutura adequada para a circulação do modal; faltam ciclopontos em equipamentos comunitários e estabelecimentos privados (por exemplo, nos estabelecimentos comerciais).
- Com relação à integração do transporte público com Curitiba: problemas são decorrentes, como a redução do número de linhas e de pontos de parada, em especial com o Terminal CIC e nos pontos de parada no Município de Araucária;
- Necessidade de um transporte rápido e de qualidade, sugerindo-se o metrô;
- Falta de continuidade de propostas que “nunca saem do papel”, a exemplo do metrô;

- Cultura de falta de participação da população em eventos comunitários, assim como na cobrança para que as ações se concretizem;
- Ônibus lotados e com poucas opções de horários;
- Congestionamentos no entorno do Terminal Vila Angélica.

Figura 14: CRAS Califórnia (Dia 06) - Tatiana de Souza abre o evento e Natalia Cabrita apresenta o PlaMob.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

Figura 15: CRAS Califórnia (Dia 07) - Natalia Cabrita apresenta o PlaMob e participantes no evento.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

Figura 16: CRAS Califórnia (Dia 13) - Tatiana de Souza abre o evento e Natalia Cabrita apresenta o PlaMob.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

Figura 17: CRAS Califórnia (Dia 14) - Tatiana de Souza e Natalia Cabrita apresentam o PlaMob.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

4.1.3 REUNIÕES COMUNITÁRIAS - CRAS COSTEIRA

Nos dias 14 e 16 de junho de 2016, às 9h00, foram realizadas as duas reuniões no CRAS Costeira. Participaram do primeiro evento 44 pessoas, dos quais 4 eram representantes do poder público municipal e 46 pessoas no segundo dia, das quais 6 eram da Prefeitura.

Dentre os principais temas levantados pelos participantes em ambos os dias, cabe destacar:

- Quanto ao transporte coletivo: linhas de ônibus insuficientes, sendo os horários entre linhas muito espaçados ou com poucas opções; ônibus lotados; trajeto de ida e de volta das linhas é diferente, dificultando o deslocamento para alguns pontos do bairro; falta de cuidado de alguns motoristas em relação aos usuários idosos e deficientes: impaciência na subida ou descida dos usuários dos veículos; não aguardam o cadeirante se fixar no lugar apropriado; não param nos pontos de ônibus quando veem idosos ou cadeirantes.
- Quanto às calçadas: inexistência e/ou falta de manutenção dos existentes, mato alto e falta de iluminação pública comprometem a segurança do pedestre;
- Com relação ao modal cicloviário: faltam ciclovias, ciclistas circulam nas calçadas (quando estas existem) ou na rua entre os carros; algumas pessoas relataram não utilizar a bicicleta porque se sentem inseguras em relação a assaltos e tráfego;
- Número excessivo de cachorros na rua dificulta o deslocamento a pé e de bicicleta: moradores relataram já terem sido atacados pelos animais durante o deslocamento.

Figura 18: Tatiana de Souza faz a abertura e apresentação do evento e aplicação da pesquisa de mobilidade.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

Figura 19: Tatiana de Souza faz a abertura do evento e Natália apresenta o PlaMob.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

Figura 20: Aplicação da pesquisa de mobilidade com usuários do CRAS Costeira.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

4.1.4 REUNIÃO COMUNITÁRIA - CRAS TUPY

No evento comunitário realizado no CRAS Tupy, no dia 14 de junho às 13h30, participaram 71 pessoas, dos quais 8 eram representantes do poder público municipal.

Dentre os principais temas levantados pelos participantes, a problemática quanto à manutenção das vias e as condições ruins de trafegabilidade, principalmente em dias de chuva. Além desta, também houveram algumas manifestações pontuais de moradores durante a realização das pesquisas:

- Quanto às calçadas: inexistência e/ou falta de manutenção, dificuldade de deslocamento de deficientes visuais - estavam presentes no evento 2 (dois) deficientes visuais;
- Quanto ao transporte público coletivo: falta de organização de horários, pois passam várias linhas nos mesmos pontos, além disso, o intervalo de tempo entre linhas é muito grande.

Figura 21: Natália Cabrita faz a apresentação sobre o PlaMob e usuária do CRAS participa do evento.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

4.1.5 REUNIÃO COMUNITÁRIA - CRAS DA ÁREA RURAL

No dia 23 de junho de 2016, às 10h da manhã, foi realizada a reunião no CRAS da área rural localizado na sede do Distrito de Guajuvira. Participaram do evento 27 pessoas, dos quais 5 eram representantes do poder público municipal.

Dentre os principais temas levantados pelos participantes, a problemática quanto à manutenção das vias e as condições ruins de trafegabilidade, principalmente em dias de chuva. Além desta, também houve algumas manifestações pontuais de moradores durante a realização das pesquisas:

- Falta roçar o mato nas margens das estradas rurais;
- Ausência (ou escassez) de pontos de ônibus;
- Falta de iluminação pública;
- Ônibus em circulação precisam de mais vagas preferenciais para idosos;
- Necessidade de ampliação do número de linhas do transporte público coletivo (ou melhor distribuição dos itinerários das linhas já existentes).

Figura 22: Arquiteta Natália Cabrita faz a apresentação sobre o PlaMob para os usuários do CRAS Rural.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araucária (2016).

Durante a realização das pesquisas CRAS, foram feitas as seguintes observações pontuais de alguns usuários:

- Quanto ao bairro Capela Velha e Costeira:
  - » Falta de educação e cuidado de alguns motoristas de ônibus com usuários idosos e deficientes;
  - » Necessário aumentar o número de ônibus em horários de pico;
- Costeira:
  - » Promover a educação dos usuários de ônibus;
- Campina da Barra:
  - » Falta de calçadas e asfalto;
  - » Calçadas são estreitas e ruins;
  - » Há muitos cachorros nas ruas que avançam em pedestres e bicicletas;
  - » Falta de educação dos motoristas;
  - » Custo da passagem subiu e o número de ônibus diminuiu;
  - » Poucos ônibus disponíveis nos finais de semana;
  - » Quando passam os ônibus, estes passam ao mesmo tempo nas mesmas paradas: falta regular o tempo e o horário dos ônibus;
  - » Necessidade de organização dos horários do Linha 2 com o Santa Clara;
  - » Falta de conforto em parte dos ônibus;
  - » Necessidade de aumento do número de linhas, pois passa apenas uma no São Francisco;
  - » Precisa aumentar o número de assentos prioritários para idosos nos ônibus.
- Centro:
  - » Necessária a melhoria dos pontos de parada das linhas Ligeirinho;
  - » Rua Presidente Carlos Cavalcanti é estreita e ruim.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos resultados obtidos por meio das reuniões comunitárias setoriais e das reuniões complementares junto aos CRAS e Escola Estadual Júlio Symanski, foram compiladas as deficiências, potencialidades, proposições e respectivas prioridades elencadas pelos participantes, conformando o Quadro Síntese dos Eventos Comunitários, que será integrado ao Diagnóstico de Leitura Comunitária do Produto 05 (Diagnóstico e Prognóstico do Plano de Mobilidade de Araucária).

Quadro 9: Síntese das Potencialidades, Deficiências e Propostas temáticas apresentadas nas Reuniões Comunitárias.

QUADRO SÍNTESE DAS REUNIÕES COMUNITÁRIAS SETORIAIS E COMPLEMENTARES			
TEMÁTICA	**POTENCIALIDADES**	**DEFICIÊNCIAS**	**PROPOSTAS**
Infraestrutura Regional	▪ Facilidade de acesso ao Município: malha rodoviária e localização regional estratégica com relação à RMC, Portos, Regiões sul e sudeste. ▪ Previsão de continuidade da PR-43 para ligação com a BR-116 (novo acesso). ▪ Presença da malha ferroviária. ▪ Potencialidade de novo acesso próximo da empresa Brafer (Av. das Araucárias ou Rua Oswaldo Ferreira dos Santos).	▪ Dificuldade de acesso à Curitiba e falta de opção de acessos à capital. ▪ (5) Poucos acessos à cidade de Araucária: muito congestionamento. ▪ Conflitos de gestão das rodovias que interceptam o Município. ▪ Av. Castelo Branco - trecho existente: pouca segurança, iluminação precária e infraestrutura deficitária, com depósito de resíduos sólidos em ambos os lados da via, inclusive com possibilidade de serem provenientes de Curitiba.	▪ Ferrovia como atrativo à instalação de empresas e indústrias: modal é menos custoso que o rodoviário e disponível no Município. ▪ (14) Novos acessos vindos de Curitiba: ▫ Melhoria do acesso via antiga PR-421 e Av. das Araucárias; ▫ Rua Francisco Orlikoski a partir do Terminal Angélica; ▫ Implementação do projeto de reestruturação da Rua Castelo Branco com contribuição de melhorias: divisão do tráfego de veículos leves e pesados para desafogar Av. das Araucárias. ▫ Reestruturação da PR-423 na área urbana (desvio de cargas para a Av. dos Pinheirais): conflitos zona industrial e residencial – ocupação na faixa de domínio na rodovia. Possível rota de desvio para acesso à área central e proximidades.
Infraestrutura Municipal	▪ Sede de Guajuvira: a manutenção da infraestrutura e iluminação viária é boa (onde existe), pois conta com a subprefeitura.	▪ Empresas desistem de investir no Município por falta de infraestrutura. ▪ Trânsito devido às colheitadeiras. ▪ Estradas vicinais: abertura e manutenção determinadas pelas interferências políticas (desigualdade na execução dos serviços nas diversas regiões da zona rural). ▪ Falta de cumprimento da legislação vigente na construção das estradas. ▪ Estradas rurais são estreitas e sinuosas (conflito entre tráfego de veículos e transporte escolar). ▪ Necessidade de melhorias na infraestrutura das estradas estruturais da zona rural - falta roçada, o mato invade as caixas das estradas.	▪ Instalar de postes de iluminação respeitando a legislação municipal que determina a caixa da estrada com 20 metros (atualmente, possui 10 metros). ▪ Estudo das principais estradas que ligam as regiões para dotá-las de infraestrutura, diminuindo o tempo de deslocamento. ▪ Buscar solução definitiva para pavimentação de estradas, visando diminuir custos de manutenção.
Infraestrutura Viária Urbana	▪ Av. dos Pinheirais: caixa viária larga inclui faixa de domínio de dutovias. ▪ (11) Projeto de reestruturação da Av. Pres. Castelo Branco: de extrema importância à área industrial e possibilidade de desafogar a Av. Araucárias.	▪ Rua Presidente Carlos Cavalcanti é estreita e sua manutenção viária ruim. ▪ Av. dos Pinheirais: conflito entre modais e falta de continuidade da Rua Curió, em paralelo. ▪ Falta de ligação viária entre os bairros Thomaz Coelho, Alvorada e a Capital. ▪ Av. das Araucárias possui muitos conflitos de trânsito, tráfego de diferentes modais (como veículos de porte), inclusive em relação ao Terminal Vila Angélica, e sua iluminação privilegia os carros. ▪ Conflito na Rua Pres. Carlos Cavalcanti com a Rodovia do Xisto (BR-476) e com a Av. Independência. ▪ Falta de conservação das vias: má qualidade da pavimentação e do calçamento; sinalização escassa. ▪ Av. das Nações com Rua Peroba: conflitos e acidentes. ▪ Av. Independência intransitável com chuva (ligação da zona urbana ao Rio Verde) é estreita e não possui acostamento. ▪ Rua Francisco Orlikoski: situação de acesso à empresa A1 está, atualmente, em estado lamentável, falta de segurança, distante do acesso ao ônibus, falta iluminação, dentre outros. A infraestrutura prevista pelo poder público, na ocasião da instalação da empresa, não foi executada conforme acordado. ▪ Necessidade de reestruturação da ponte da Colônia Cristina.	▪ (11) Readequação da Av. das Araucárias. ▪ (7) Construção de viaduto para interligação da Rua Pres. Carlos Cavalcanti com a Av. Independência, pela transposição da BR-476 (Rodovia do Xisto). ▪ (7) Reorganização do tráfego da área central próximo à Praça da Matriz. ▪ (5) Definição de eixos e vias estruturais. ▪ (4) Continuidade de vias e limitação do tamanho de quadras. ▪ Estabelecer o binário da Rua Curió com a Av. dos Pinheirais.

QUADRO SÍNTESE DAS REUNIÕES COMUNITÁRIAS SETORIAIS E COMPLEMENTARES			
TEMÁTICA	**POTENCIALIDADES**	**DEFICIÊNCIAS**	**PROPOSTAS**
Uso e Ocupação do Solo	▪ Existência de equipamentos comunitários no entorno das vias de acesso. ▪ (8) Possível área de expansão industrial no bairro Thomaz Coelho. ▪ Araucária tem potencial para o turismo rural.	▪ Entorno do Parque Cachoeira não está preparado para eventos (estacionamentos de veículos, acesso de pessoas). ▪ Conflito de zoneamento em grandes eixos viários: residencial e industrial. ▪ Ocupações irregulares na área rural: condomínios residenciais.	▪ (6) Revitalização do Parque das Pontes para acesso de veículos com conexão à área rural. ▪ Aproveitar a área do aqueduto (Av. dos Pinheirais) como Parque Linear. ▪ Revisão da numeração dos imóveis. ▪ Parceria com Petrobrás para uso da área próxima ao Parque do Bugio para ciclovia.
Transporte Público Coletivo	▪ Transporte público urbano é estruturado: horário e linhas de ônibus. ▪ Reconhecimento de que a estação de transferência de passageiros adotada pela Prefeitura Municipal é mais adequada que as estações-tubo (modelo de Curitiba). ▪ Sede de Guajuvira: o transporte escolar é gratuito, feito através de *vans*.	▪ Alto custo da passagem desestimula o uso do transporte público coletivo. ▪ Falta de oferta de ônibus escolar. ▪ Esgotamento da capacidade do Terminal Central. ▪ Terminal da Vila Angélica: localização inadequada e conflito com acesso às empresas, congestionamentos no entorno. ▪ Com relação à integração do transporte público com Curitiba: problemas são decorrentes, como a redução do número de linhas e de pontos de parada, em especial com o Terminal CIC e nos pontos de parada de Araucária. ▪ Necessidade de melhoria dos pontos de parada das linhas Ligeirinho. ▪ Tráfego de transporte público em conflito com demais modais. ▪ Acesso dificultado aos pontos de ônibus. ▪ Falta de cuidado de alguns motoristas em relação aos usuários idosos e deficientes: impaciência na subida ou descida dos usuários dos veículos; não aguardam o cadeirante se fixar no lugar apropriado; não param nos pontos de ônibus quando veem idosos ou cadeirantes (constatado nos bairros Capela Velha e Costeira). ▪ Desconforto em parte dos veículos. ▪ Trajetos de ida e de volta das linhas é diferente. ▪ Quando passam os ônibus, estes passam ao mesmo tempo nas mesmas paradas: falta regular o tempo e o horário dos ônibus. ▪ Necessidade de organização dos horários da Linha 2 com o Santa Clara. ▪ Ônibus lotados, linhas de ônibus insuficientes, sendo os horários entre linhas muito espaçados ou com poucas opções de horários. ▪ Falta de organização de horários, pois passam várias linhas nos mesmos pontos, além disso, o intervalo de tempo entre linhas é muito grande. ▪ Informações do serviço: acesso ruim às tabelas com horários de ônibus, não há informação dos trajetos, alteração frequente dos horários, não há informação do tempo de deslocamento. ▪ Transporte público ineficiente na área industrial: há empresas que não são atendidas. ▪ Poucos ônibus disponíveis nos finais de semana. ▪ Necessidade de aumento do número de linhas, pois passa apenas uma no São Francisco. ▪ A frequência dos ônibus na área rural é baixa ou inexiste o serviço.	▪ (12) Readequação e reestruturação do Terminal Vila Angélica: novo local ou, na manutenção da localização, melhoria da situação atual. ▪ Implantação de rotatória próxima da empresa Labra, como opção de reestruturação da área do Terminal Vila Angélica. ▪ (6) Priorização do transporte coletivo. ▪ (3) Mudança de local do Terminal Central. ▪ Relocação dos pontos de ônibus na Rodovia do Xisto (transporte intermunicipal). ▪ Terminais intermediários aos existentes (não estações de transferência). ▪ Novas rotas e trajetos mais curtos das linhas de ônibus (evitar a sobrecarga do Terminal Vila Angélica). ▪ Investimentos no transporte público: novas formas de transporte e canaletas exclusivas. ▪ Melhoria da distribuição dos itinerários das linhas rurais já existentes.
Educação no Trânsito		▪ Falta de respeito às leis e normas de trânsito. Falta de conscientização da população: responsabilidades quanto à construção e manutenção das calçadas.	▪ (2) Promoção de campanhas educativas sobre trânsito e mobilidade.

QUADRO SÍNTESE DAS REUNIÕES COMUNITÁRIAS SETORIAIS E COMPLEMENTARES			
TEMÁTICA	**POTENCIALIDADES**	**DEFICIÊNCIAS**	**PROPOSTAS**
Acessibilidade Universal	▪ Existência de calçadas acessíveis e padronizadas em algumas regiões, tais como: Capela Velha e Costeira.	▪ Falta de padronização de calçadas: falta de cumprimento da legislação em vigor. ▪ Divergência entre Lei Municipal e projetos padronizados de pavimentação e de calçamento: falta de aprovação destes projetos. ▪ Falta de conservação das vias: má qualidade da pavimentação e do calçamento. ▪ Inexistência e/ou falta de manutenção das calçadas existentes. ▪ Obstáculos ao longo do passeio: mato alto, posteamento e placas de estabelecimentos comerciais. ▪ Falta de planejamento na execução das calçadas: instalação e relocação de posteamento incorreta - obstrução do passeio. ▪ Número excessivo de cachorros na rua dificulta o deslocamento a pé e de bicicleta: moradores relataram já terem sido atacados pelos animais durante o deslocamento. ▪ Falta de iluminação pública também compromete a segurança do pedestre.	▪ (7) Execução de calçadas padronizadas a cargo do Município e cobrança pela contribuição de melhorias. ▪ (3) Padronização das rampas de acesso para deficientes. ▪ Melhoria de calçadas e da iluminação viária.
Infraestrutura Cicloviária	▪ Topografia favorável para implantação de ciclovia próxima do Rio Barigui (bairros Campina da Barra e Thomaz Coelho).	▪ Falta de estrutura adequada para a circulação do modal. ▪ Faltam ciclopontos em equipamentos comunitários e estabelecimentos comerciais. ▪ Ciclovias existentes são compartilhadas e mal iluminadas: pouca utilização.	▪ (7) Implantação e ampliação da rede cicloviária do Município. ▪ (2) Implantação de um sistema de ciclovias com integração modal.
Sinalização de Trânsito e Estacionamentos		▪ Av. das Araucárias não possui semáforo para pedestres. ▪ Poucas faixas de pedestres. ▪ Falta de sinalização em geral na área urbana. ▪ Problemas de circulação na área do Terminal Angélica (relação com os semáforos). ▪ Dificuldade de encontrar pontos de venda do ticket do estacionamento rotativo central e falta de alternativas para usuários que não têm habilidade com aplicativos de celular. ▪ Lombadas em vias íngremes.	▪ (2) Melhoria da sinalização: placas indicativas em toda a cidade. ▪ Instalação de temporizadores nos semáforos: reordenamento dos tempos para pedestres e veículos. ▪ Melhoria do estacionamento rotativo: possibilitar a utilização de blocos de cartões, conforme é feito em outras cidades, como meio de facilitar aos que não residem na cidade em utilizar as vagas de estacionamento centrais.
Transporte de Cargas		▪ (3) Caminhões estacionados em locais proibidos: necessidade de ampliar e melhorar a fiscalização de trânsito. ▪ Av. das Araucárias: problemática do transporte de cargas perigosas que, somada a proximidade do Rio Passaúna, em caso de acidentes há risco eminente de escoamento dos produtos em direção à Represa.	▪ Restrições de horários de circulação aos veículos pesados.
Aspectos Institucionais	▪ Município tem disponibilidade de recursos orçamentários.	▪ Falta da representação municipal na área rural. ▪ Cultura de não-participação da população em eventos comunitários, assim como na cobrança para que as ações e planos públicos se concretizem.	▪ (4) Maior publicização das ações do Conselho da Cidade. ▪ (3) Atrelar os indicadores ao orçamento ao Plano de Mobilidade. ▪ Amplificar e melhorar a fiscalização de trânsito.

II . PARTE II

6. INTRODUÇÃO

Conforme Termo de Referência (TR) do Edital de Concorrência Pública Nº 23/2014 - Processo Nº 4.178/2014, este documento contém o Relatório de Participação 02 (Parte II), referente às atividades de participação para elaboração do Plano de Mobilidade de Araucária, as quais foram realizadas entre os dias 07 de julho a 07 de outubro de 2016.

Durante este período, foram realizadas duas atividades de participação, conforme item 4.4.2., alínea "c" do Edital - Audiência Pública de Apresentação do Diagnóstico e Audiência Pública de Discussão do Prognóstico, apresentadas no quadro a seguir.

Quadro 10: Cronograma de eventos públicos realizados na Fase 2.

DATA	EVENTO	HORÁRIO - LOCAL	PARTICIPANTES
13/08/2016	**1ª Audiência Pública** Exposição dos resultados dos levantamentos e análises realizados, compilação entre Diagnóstico Técnico e Comunitário.	8h00 - 11h30 Prefeitura Municipal de Araucária - Anfiteatro do Paço Municipal	Equipe de Coordenação (EC), Equipe Técnica Municipal (ETM), técnicos e dirigentes municipais interessados, sociedade civil.
07/10/2016	**2ª Audiência Pública** Apresentar e discutir os resultados dos cenários do Prognóstico do Plano de Mobilidade de Araucária	18h30 - 21h00 Prefeitura Municipal de Araucária - Anfiteatro do Paço Municipal	Equipe de Coordenação (EC), Equipe Técnica Municipal (ETM), técnicos e dirigentes municipais interessados, sociedade civil.

Fonte: VERTRAG (2016).O comparecimento dos participantes aos eventos foi registrado por profissionais da própria Prefeitura, por meio de assinatura em lista de presença, contendo nome, instituição, contato telefônico e assinatura.

A memória descritiva dos eventos, fotos, listas de presença, materiais de divulgação e *slides* utilizados nas apresentações são apresentados nos capítulos a seguir.

7. 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

No dia 13 de agosto de 2016 às 8h00, no Anfiteatro do Paço Municipal de Araucária, foi realizada a 1ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Municipal.

O evento foi conduzido pelos arquitetos e urbanistas da Consultoria, Luis Henrique Fragomeni e Jussara Maria Silva, os quais apresentaram os resultados das análises temáticas referentes ao diagnóstico, ou seja, ao Cenário Atual da mobilidade em escalas regional, municipal e intraurbana de Araucária.

Teve como objetivo apresentar as análises técnicas do diagnóstico da mobilidade de Araucária (Leitura Técnica), bem como, expor os resultados dos levantamentos e análises realizados, incluindo as contribuições obtidas dos eventos participativos ocorridos nas Fases 1 e 2, constituintes da Leitura Comunitária.

No evento, além do debate aberto ao longo da explanação dos técnicos da Consultoria, foram distribuídas fichas para que os participantes pudessem contribuir, por escrito, com sugestões, comentários e perguntas referentes ao diagnóstico apresentado.

7.1 Memória do Evento

MEMÓRIA DA 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

Objetivo: Apresentação dos resultados da compilação entre Diagnóstico Técnico e Comunitário	
Local: Anfiteatro do Paço Municipal	
Data: 13/08/2016	**Horário:** 8h00 - 11h30

Nome dos participantes:	Secretaria / Entidade:
Francisco P. L. D. Zuana	Secretaria Municipal de Planejamento
Elias Ubirajara Kasecker Junior	Secretaria Municipal de Planejamento
Victor A. Antunes	Secretaria Municipal de Planejamento
Natália Mealha Cabrita	Secretaria Municipal de Planejamento
Thaisa de Fatima Gondek	Vertrag
Tadeu Gurski	Viação Tindiquera Ltda.
Daniele C. Leal de Lima	Secretaria Municipal de Planejamento
Tatiana de Sousa	Secretaria Municipal de Planejamento
Bruna Caroline da Paixão	Secretaria Municipal de Planejamento
Naomi Scheer	Vertrag
Jussara Silva	Vertrag
Luis Henrique Fragomeni	Vertrag
Fernanda O. Martins	Sociedade Civil
Jucelen Martins	Sociedade Civil

Jair Lopes	COMUSAR
Michael de Oliveira Santos	Secretaria Municipal de Planejamento
Sidnei Joslin	Sociedade Civil - Rio Abaixinho
Luciano Surek	SINDARQ/PR
Gustavo Gonçales Quadros	Prefeitura Municipal de Fazenda Rio Grande
Amaury Martins Silveira	Araucária Transporte Coletivo
Aldoir de Oliveira	Araucária Transporte Coletivo
Antonio Gembaroski	Sindicato Rural de Araucária
Vilson Vilmar Hartmann	COMUSAR - Centro
Pedro Rodrigues Neto	Secretaria Municipal de Comunicação Social
Rui Souza	Prefeitura Municipal de Araucária
Rafael Passos	Sociedade Civil
Luiz Antonio Gouvêa	Secretaria Municipal de Urbanismo
Kelme S. Trukz	Transtupi
Josiane Novak	Secretaria Municipal de Urbanismo
Licéia T. de Abreu	Secretaria Municipal de Planejamento
Elias Luiz Gondek	Sociedade Civil - Centro

Reunião:

No dia 8 de agosto de 2016, às 8h00, no Anfiteatro do Paço Municipal, foi realizada a 1ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária para a apresentação do diagnóstico da mobilidade do município. O evento iniciou com as inscrições dos participantes e um coquetel. Às 9h05, o Sr. Francisco Zuana, diretor geral da Secretaria Municipal de Planejamento (SMPL), fez uma rápida abertura do evento. Na sequência, a arquiteta da SMPL e coordenadora do PlaMob, Natália Mealha Cabrita, apresentou os assuntos a serem tratados na audiência. O arquiteto urbanista e diretor da Vertrag, Luis Henrique Fragomeni, apresentou a equipe técnica da Consultoria presente e falou sobre o Plano de Mobilidade e o objetivo do evento: integrar a visão comunitária com o diagnostico técnico. O Excelentíssimo Sr. Rui Souza, Prefeito de Araucária, compareceu e fez um breve agradecimento pela presença da comunidade no evento. A seguir, Fragomeni retomou a apresentação, mostrando que, segundo a pesquisa sobe-desce realizada pela equipe, a linha de transporte público coletivo "Costeira/D'Ampezzo" registrou a maior média de ocupação, dentre as 11 linhas estudadas. O Sr. Jair concordou com o resultado da pesquisa por conhecer a região e saber do grande número de pessoas residente na área. Quanto à pesquisa de nível de serviço do transporte público e ao item "amenidades nos veículos e nos pontos de parada", o Sr. Jair relatou que não há informação suficiente sobre o transporte nos pontos de parada e dentro dos veículos, apenas nos terminais. O conceito de *amenidades* foi esclarecido, o qual engloba a existência de estruturas contra intempéries e o acesso à informação referente ao serviço. Durante a apresentação da pesquisa dos polos geradores de viagens, a arquiteta urbanista da Vertrag, Jussara, enfatizou que, de 72 empresas selecionadas, apenas 23 participaram. Ainda sobre esta, o Sr. Jair questionou quanto ao deslocamento por fretamento - dado que foi incluso à pesquisa. Em seguida, Jussara iniciou a apresentação da análise da mobilidade nas escalas regional, municipal e urbana. Ao falar sobre as viagens de caminhões que ocorrem diariamente em Araucária, geradas pela REPAR e pelo POOL, o Sr. Francisco complementou que este número de viagens de carga é ainda mais significativo se somado ao tráfego de cargas das pequenas empresas próximas. Durante a apresentação sobre a área rural, o Sr. Jair comentou que a quantidade de moradores lá é pequena e levantou a questão dos loteamentos irregulares. A urbanista enfatizou a importância de conhecer e melhorar essas regiões, estruturando-as, afim de diminuir as invasões e potencializar seu acesso à serviços básicos de saúde e educação. A igualdade da tarifa do ônibus para viagens da área rural à área urbana com as viagens intraurbanas potencializa a ocupação prematura de áreas periféricas da cidade e do entorno rural. Jussara mostrou os equipamentos de saúde e educação existentes na área rural, propondo serviços locais para evitar o deslocamento da população até o centro. Sr. Jair propôs a readequação dos equipamentos de saúde, porém a qualidade dos equipamentos não foi o foco do estudo, e sim, a estruturação do sistema de mobilidade. O Sr. Antonio relatou que o posto de saúde da Colônia Cristina é direcionado para os moradores da área rural onde ele vive, porém, poucos ônibus dão acesso por dia ao local e, em certos pontos, a distância chega a 15km. O posto de saúde

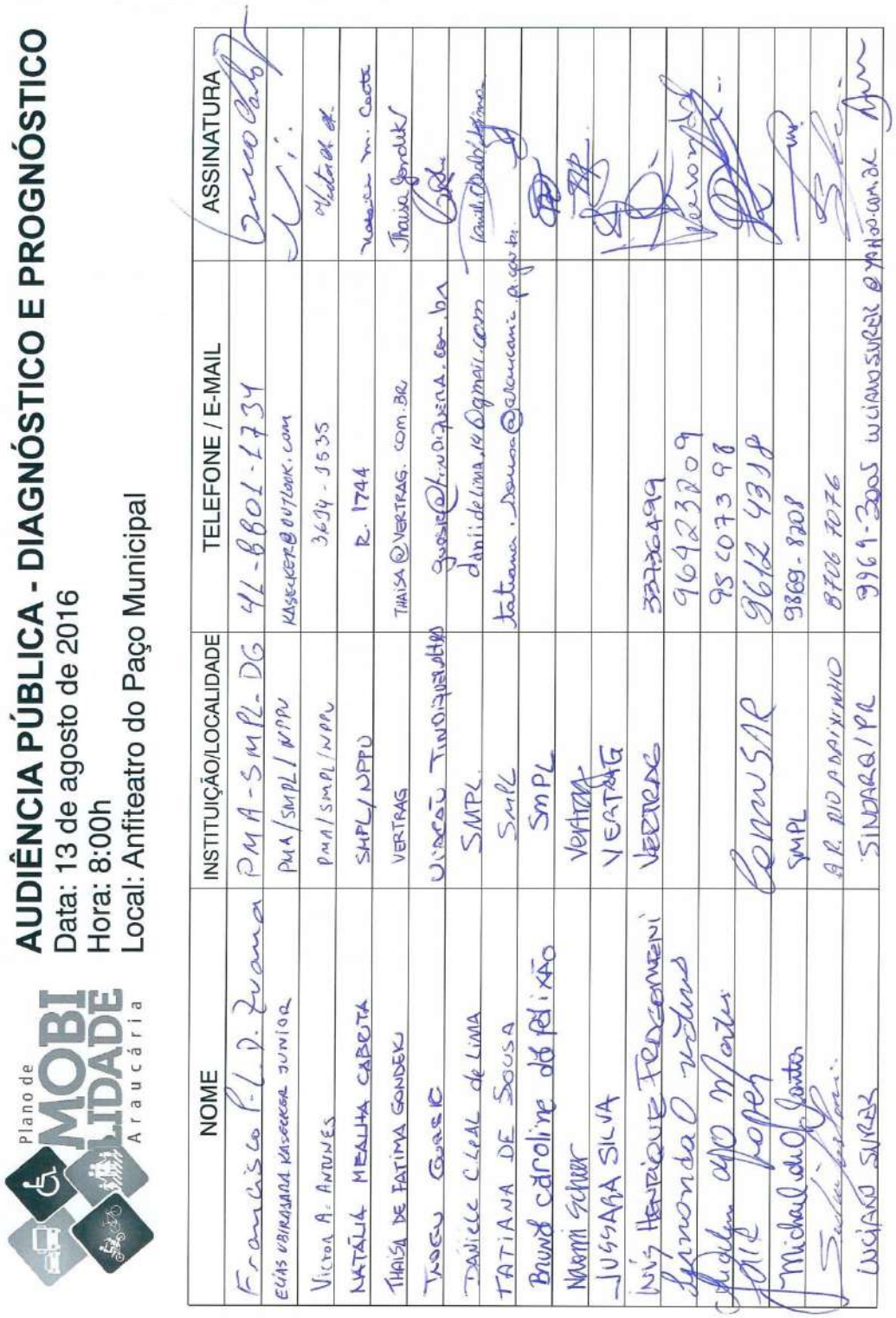
Califórnia/Vila Angélica é a alternativa mais acessível para os moradores de sua localidade, distante a 3km, mas está na área urbana e não há possibilidade de uso. Ele ainda retomou o problema de loteamentos clandestinos, como da Roça Nova e da Vila do Sossego, além da falta de serviços de coleta de lixo e iluminação pública nessas áreas. Os participantes discutiram sobre uma diretriz viária que previa a continuação da Av. das Nações até Curitiba. O Sr. Elias Kasecker disse que sua implantação, apesar de prevista em projeto, atualmente é inviável por fatores ambientais e propriedades particulares. Comentou ainda, sobre a necessidade de conexão da Av. das Araucárias com a R. João Bettega em Curitiba. Dentre outros temas do diagnóstico, foram apresentados na sequência as potencialidades e deficiências apontadas nas reuniões comunitárias e na consulta pública. Após a apresentação, os presentes foram convidados a continuar o debate e foi aberto espaço para dúvidas. O Sr. Antonio sugeriu organizar a numeração das propriedades rurais, devido à frequente dificuldade de encontrar os estabelecimentos na área rural, - apesar da existência de iluminação e das placas indicativas com os nomes das ruas. Questionou ainda, sobre o projeto de continuação da linha férrea com passagem em Araucária. A equipe da Consultoria explicou que o projeto ainda não foi aprovado e a alternativa vigente prevê a passagem férrea pelo município de Campo Largo, segundo o último contato feito com o IPPUC. Segundo o órgão, a concessionária Rumo-All não mostrou interesse em prosseguir com o projeto. O Sr. Jair perguntou quando o PlaMob pode fazer parte do orçamento da Prefeitura e comentou sobre o viaduto de entrada do município, que, em vez de integrar a cidade, a separa. A arquiteta Natália explicou que ano que vem ocorrerá a discussão das minutas com a população, visto que existe um prazo para fechar o plano anual da Prefeitura. O Sr. Antonio relatou a dificuldade que sente na compra e ativação do tíquete do estacionamento rotativo, preferindo o uso do carnê. O Sr. Elias Kasecker comentou que o sistema de Araucária é referência e explicou que o uso das vagas destinadas aos idosos é gratuito, mas é preciso usar a credencial. O Sr. Antonio disse que, na verdade, as placas do estacionamento rotativo indicam a obrigatoriedade do tíquete em vagas para idosos. Fragomeni explanou sobre como está sendo realizado o prognóstico. O Sr. Elias Gondek questionou sobre o projeto de duplicação da BR-476 sentido Contenda, pela concessionária Caminhos do Paraná. Explicou-se que não há previsão para a implantação e os participantes discutiram sobre a faixa de domínio da rodovia federal. Após colocações finais, o evento encerrou às 11h30.

Fotos:

Araucária

7.2 Lista de Presença

Figura 23: Lista de presença da 1ª Audiência Pública (Parte 1/2).



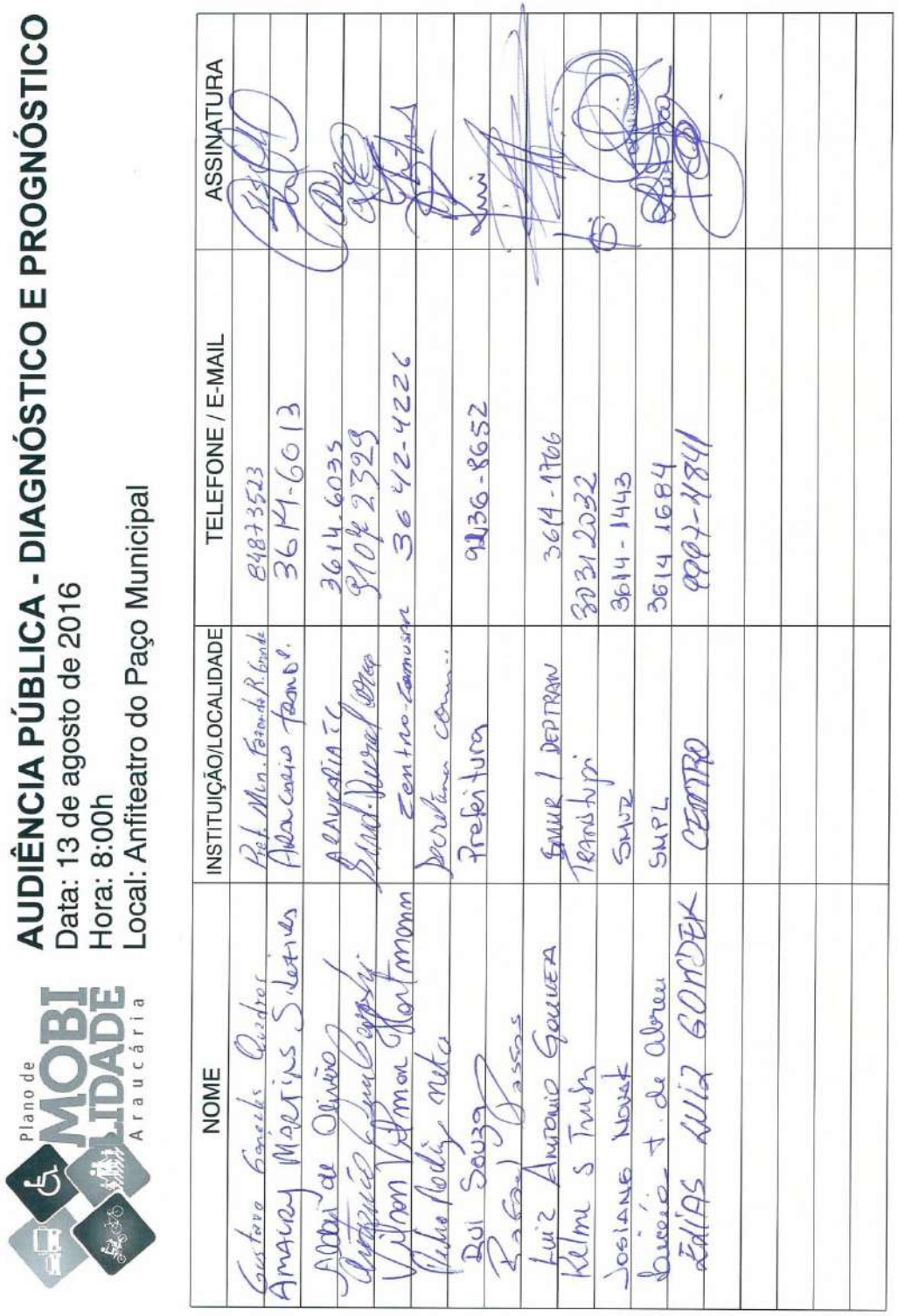
Plano de MOBILIDADE Araucária

AUDIÊNCIA PÚBLICA - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO
Data: 13 de agosto de 2016
Hora: 8:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Francisco P. L. D. Zuana	PMA-SMPL-DG	41-8801-1734	
EDÍS VIRIASATO KASECKER JUNIOR	PMA/SMPL/NPPU	KASECKER@OUTLOOK.COM	
VICTOR A. ANTUNES	PMA/SMPL/NPPU	3614-1535	
NATÁLIA MEALHA CABRETA	SMPL/NPPU	R. 1744	
THAÍSA DE FÁTIMA GONDEK	VERTRAG	THAISA@VERTRAG.COM.BR	
TRACY GOMES	UNIÃO TRABALHO	gomes@trabalho.com.br	
DANIELE CLEAL de LIMA	SMPL	danidelima.14@gmail.com	
TATIANA DE SOUSA	SMPL	tatiana.sousa@araucaria.pr.gov.br	
Bruna Caroline do Felixão	SMPL		
Naomi Schuer	Vertrag		
JUSSARA SILVA	VERTRAG		
Luís Henrique Fedozzi	VERTRAG	33736499	
[illegible]		9642328 09	
[illegible]		95 0073 98	
[illegible]	COMUSAR	9612 4318	
Michael [illegible]	SMPL	9869-8208	
[illegible]	A. RIO PARAINHO	8706 7076	
LUCIANO SUREK	SINDARQ/PR	9969-3205	LUCIANOSUREK@YAHOO.COM.BR

Fonte: VERTRAG (2016).

Figura 24: Lista de presença da 1ª Audiência Pública (Parte 2/2).



Plano de MOBILIDADE Araucária

AUDIÊNCIA PÚBLICA - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO
Data: 13 de agosto de 2016
Hora: 8:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Gustavo Gonçalves Quadros	Pref. Mun. Fazenda R. Grande	84873523	
Amarey Martins Silveira	Araucária Fazenda	3614-6013	
Alcir de Oliveira	Almoxarifado	3614.6035	
Antonio Eduardo Lopes	Sinat. Jurídico	9104 2329	
Vilson Valmor Hartmann	Centro-Comunitário	3642-4226	
Pedro Nadiy Muta	Secretaria Com.		
Rui Souza	Prefeitura	9136-8652	
Rafael Passos			
Luiz Antonio Gonzaga	SMUR / DEPTRAN	3614-1706	
Kelma S Trindade	Transitoria	3031 2032	
Josiane Novak	SMUR	3614-1443	
Lucécia T. de Abreu	SMPL	3614 1684	
ELIAS LUIZ GONDEK	CENTRO	9997-4841	

Fonte: VERTRAG (2016).

7.3 Material de Divulgação

Figura 25: Material de divulgação da 1ª Audiência Pública - versão para *internet*.

Fonte: PMA (2016).

Figura 26: Material de divulgação da 1ª Audiência Pública - versão para *internet*.

Fonte: PMA (2016).

7.4 Apresentação - *Slides* Utilizados

Figura 27: *Slides* utilizados para a 1ª Audiência Pública do PlaMob.

CRONOGRAMA DE ATIVIDADES E EVENTOS

3

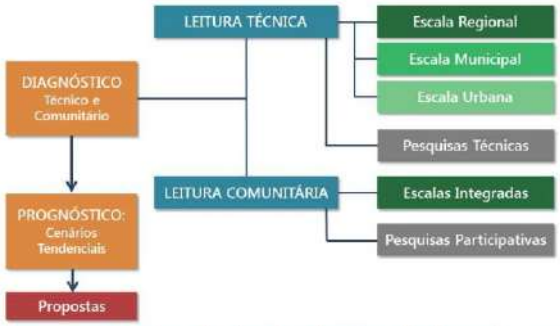
EVENTOS REALIZADOS COM COMUNIDADE, GA, ETM, EC

3

Março e Abril - Capacitações Técnicas:

Maio e Junho - Reuniões Comunitárias e Oficinas nos CRAS: urbana, industrial e rural

ESTRUTURA DE ANÁLISE



PESQUISAS REALIZADAS

3

Inventário Físico do Sistema Viário Básico (SBV): levantamento de características e situação de pavimento, calçadas, estacionamentos na via, rampas de acessibilidade e sinalização de 45 trechos de vias.

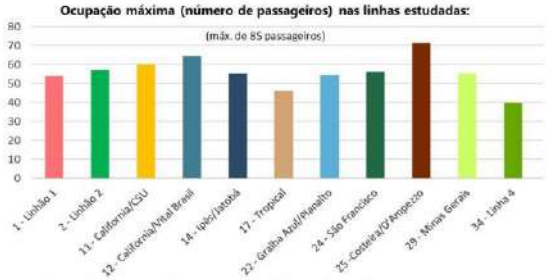
Contagem de veículos em cruzamentos com ou sem semáforos: para verificação da suficiência de sua capacidade, eficiência, fluidez e qualidade de 25 cruzamentos da cidade.

Pesquisa sobe-desce dentro de 11 linhas de ônibus: contagem de embarques e desembarques dos veículos em horários de pico (17h às 19h).

PESQUISAS REALIZADAS

3

Ocupação máxima (número de passageiros) nas linhas estudadas:



Pesquisa sobe-desce dentro de 11 linhas de ônibus: contagem de embarques e desembarques dos veículos em horários de pico (17h às 19h).

PESQUISAS REALIZADAS

3

Pesquisa no *site* da PMA sobre aspectos da mobilidade em Araucária: sobre deslocamentos e modais das pessoas que moram, estudam e trabalham em Araucária = 1.014 respostas.

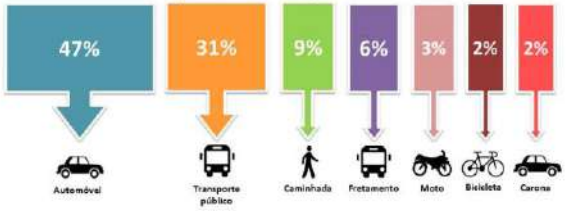
Perfil dos participantes da pesquisa:

Resultados da pesquisa: confiabilidade de 95% e margem de erro de 3%.

PESQUISAS REALIZADAS 3

Pesquisa no *site* da PMA sobre aspectos da mobilidade em Araucária: sobre deslocamentos e modais das pessoas que moram, estudam e trabalham em Araucária = 1.014 respostas.

Principal meio de locomoção nos dias úteis:



Resultados da pesquisa: confiabilidade de 95% e margem de erro de 5%.

PESQUISAS REALIZADAS 3

Pesquisa no *site* da PMA sobre aspectos da mobilidade em Araucária: sobre deslocamentos e modais das pessoas que moram, estudam e trabalham em Araucária = 1.014 respostas.

Principal meio de locomoção nos dias úteis:

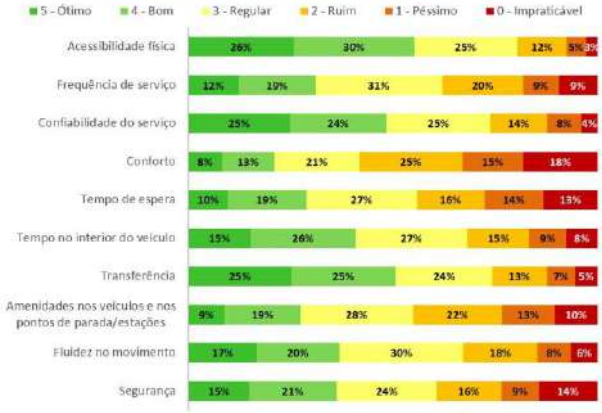
Resultados da pesquisa: confiabilidade de 95% e margem de erro de 5%.

PESQUISAS REALIZADAS 3

Pesquisa no *site* da PMA sobre aspectos da mobilidade em Araucária: sobre deslocamentos e modais das pessoas que moram, estudam e trabalham em Araucária = 1.014 respostas.

Questionários em campo sobre TPC: para avaliação da Qualidade do Serviço de Transporte Público, em linhas, paradas e Terminais.

Resultados da Pesquisa - Nível de Serviço do Transporte Público



PESQUISAS REALIZADAS 3

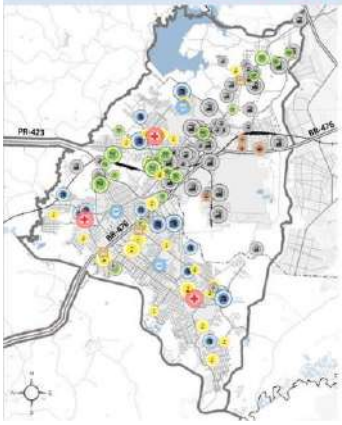
Pesquisa no *site* da PMA sobre a Mobilidade em Araucária: sobre os deslocamentos e modais das pessoas que moram, estudam e trabalham em Araucária

Questionários em campo sobre TPC: para avaliação da Qualidade do Serviço de Transporte Público, em linhas, paradas e Terminais

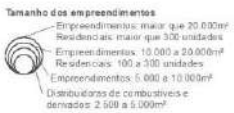
Entrevistas técnicas com: DNIT, DER, COMEC, IPPUC, Serttel, ACIAA, CMTC, Transtupi, Viação Tindiquera, Araucária TP, REPAR, Transpetro

Pesquisa *online para* coleta de dados sobre grandes Polos Geradores de Viagens (PGV): identificação e categorização de 72 maiores polos geradores de viagens de Araucária. Responderam à pesquisa 23 destes estabelecimentos industriais e comerciais.

Polos Geradores de Viagens (PGV) 3

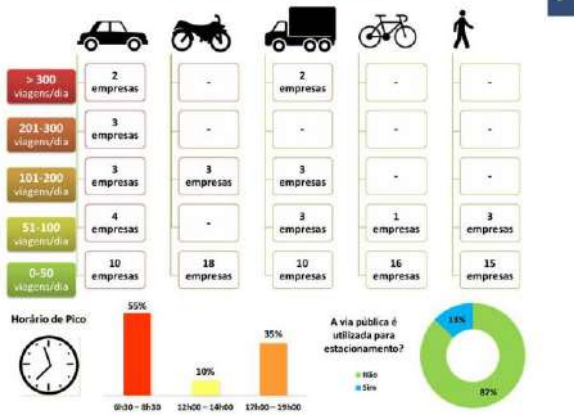


- 131 polos geradores identificados e categorizados
- 72 maiores polos geradores de viagens convidados a participar da pesquisa *online*

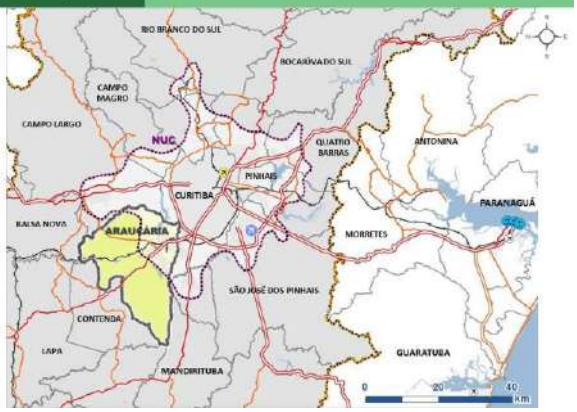


Polos Geradores de Viagens (PGV) 3

Polos Geradores de Viagens (PGV) 3



Escala Regional — Movimentos Pendulares na RMC



Escala Regional — Movimentos Pendulares na RMC

Entre 2000 e 2010: Araucária, Pinhais e Rio Negro foram os únicos que diminuíram suas **taxas de repulsão** e aumentaram suas **taxas de atração**.

- Menos pessoas saindo diariamente de Araucária (trabalho): queda de 0,7% (taxa de repulsão)
- Mais pessoas entrando em Araucária diariamente (trabalho): mais 17,4% (taxa de atração)

Araucária reforçou seu papel polarizador de empregos.

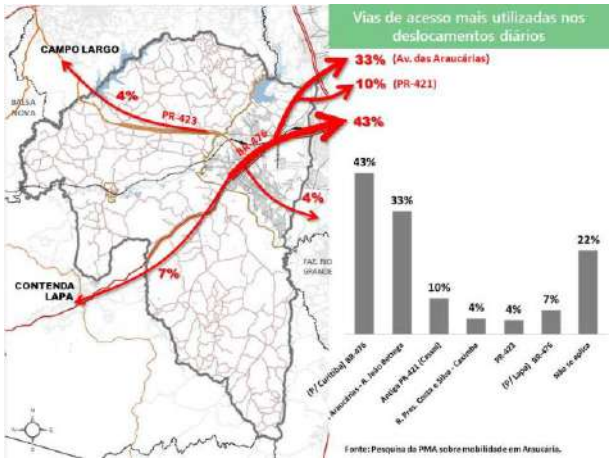
Fluxos procedentes de Curitiba:

Curitiba ⟶ São José dos Pinhais: 19.236 pessoas por dia

Curitiba ⟶ Araucária: 11.420 pessoas por dia

Fonte: IBGE - Censos Demográficos de 2000 e 2010.

Vias de acesso mais utilizadas nos deslocamentos diários



Fonte: Pesquisa do PMA sobre mobilidade em Araucária.

Escala Regional — Transporte de Cargas e Logística

REPAR = aprox. 1/2 da área do CIAR (46%)

- Destino das cargas: 90% para municípios do Paraná e 10% para SP, MS, SC e Paraguai.
- Acessos inseguros para veículos e pedestres
- Projeto em elaboração: Readequação do Trecho Crítico da BR-476 (DNIT)
- **Cenário Tendencial:** em 12 anos (2012-2024) haverá um incremento de 30% de veículos na rodovia, com média de aumento de 3% a.a. Para cargas, média de **4% a.a.**

Movimentação de cargas rodoviárias:

200 caminhões por dia

Fonte: DNIT (2012) - Pesquisas de tráfego por modal na BR-476 (km 144), próximo da BR-376 e a 2km do acesso à Araucária pela ponte do Rio Barigui.

Escala Regional | Transporte de Cargas e Logística

Pool e Bases de Distribuição e Armazenagem de petróleo e derivados

- Pool: condominio de distribuidoras que congrega operações da Raizen Combustíveis.
- 22 bases de distribuição e armazenagem de petróleo e derivados distribuidoras ativas e regulamentadas
- Origem das cargas: PR, SP, MS e RM Porto Alegre (Esteio e Canoas).
- Destino: RMC, Londrina, Maringá, Guarapuava, Presidente Prudente e Ourinhos.
- **Cenário Tendencial:** previsão de aumento da tancagem do Pool (entre 2017-2018), portanto, haverá aumento do volume de veículos-tanque no ramal ferroviário e BR-476.

Movimentação de cargas rodoviárias:

967 caminhões por dia

(Pool + Idaza + Sadipe + Pontual + Unibraspe)

Escala Regional | Transporte de Cargas e Logística

Escala Regional | Transporte de Cargas e Logística

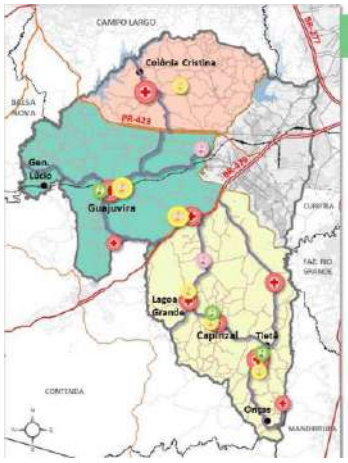
BR-476: intenso tráfego de porte; principal via de acesso e escoamento produtivo de Araucária.

Presença de bases distribuidoras e de armazenagem de combustíveis e derivados do petróleo vinculados à operação da REPAR, localizadas ao longo da Rua Dr. Eli Volpato e nos terrenos do compartimento entre a BR-476 e a malha ferroviária.

Rua Eli Volpato: confinada, com acesso único para entrada e saída de veículos pesados e cargas perigosas, ocasionando conflitos de estacionamento de carga e descarga em uma via sem delimitação segura para pedestres e ciclistas.

Escala Municipal

Núcleos urbanos | Área rural

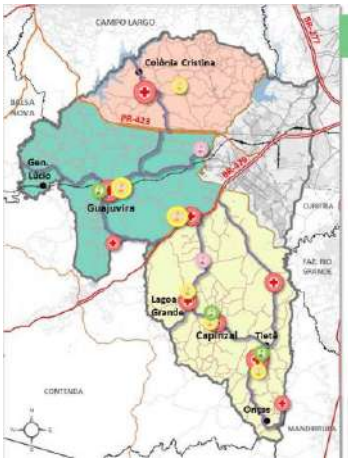


- 5 núcleos urbanos, que estruturam a ocupação do território rural.
- Novas aglomerações irregulares intensificadas na Lagoa Grande.
- Núcleos: Guajuvira e Capinzal, ensaiam o papel de centralidades

Estradas Municipais:

- Distribuição heterogênea, em 3 compartimentos:
  - norte com maior concentração de estradas;
  - área central, oposto, com menor concentração;
  - extremo sul, com número intermediário de estradas.

Núcleos urbanos | Área rural



- Equipamento de Saúde
- Escola Municipal
- CMEI
- Educação Especial
- Vias Prioritárias para Pavimentação na Área Rural

Estradas Municipais:

- Distribuição heterogênea, em 3 compartimentos:
  - norte com maior concentração de estradas;
  - área central, oposto, com menor concentração;
  - extremo sul, com número intermediário de estradas.

Escala Municipal | Núcleos urbanos | Área rural

Compartimento	Núcleo Urbano	Distância aprox. à sede	Equipamentos de Educação	Matrículas (2016)	Equipamentos de Saúde	Usuários médios mensais (2016)
Norte	Colônia Cristina	16,5 km	EM Edvino Nowak	137	UBSF Colônia Cristina	3.800
Centro	General Lúcio	24 km	-		-	
	Guajuvira	18 km	CMEI Guajuvira Escola Municipal Rosa Picheth	96 465	UBSF Santa Terezinha	2.400
Sul	Capinzal	16 km	CMEI Capinzal EM Pres. Castelo Branco	53 97	UBSF Dona Hortência	1.000
	Lagoa Grande / Vila do Sossego	14 km	EM Rui Barbosa	132	UBSF Nossa Sra. Aparecida	1.500
	Onças	25 km	-	-	UBSF Profª Ana Clara T. Cubas	700
	Tietê	20 km	CMEI Tietê EM Andrea Mª S. Dias	66 66	UBSF Nossa Sra. Das Graças	2.300

Transporte Público Municipal

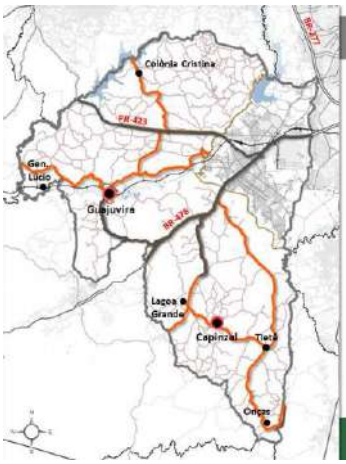
Densidade de itinerários
Máxima: 109 itinerários
Mínima: 1

Escala Municipal | Infraestrutura e Pavimentação Viária

Malha Viária Rural	Pavimentada (km)	%	Sem Pavimentação (km)	%	Extensão (km)
Vias Rurais	-	-	492,4	100%	492,4
Vias Rurais Prioritárias	14,6	16,6	73,4	83,4	88,0
Total	**14,6**	**2,5**	**565,8**	**97,5**	**580,4**

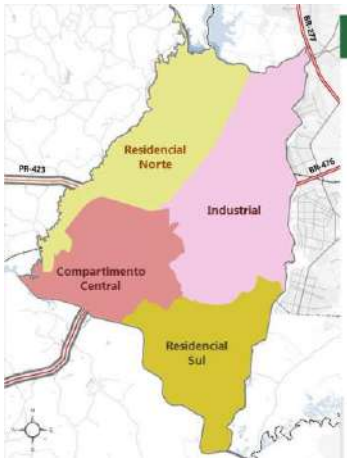
Área urbana de **Guajuvira:** malha viária de 6,83 km, dos quais 58% estão asfaltados (3,92km). Não há previsão de programas de melhoria da infraestrutura distrital.

Infraestrutura e Pavimentação



Pavimentação rural
- Asfalto
- Vias rurais prioritárias à pavimentação

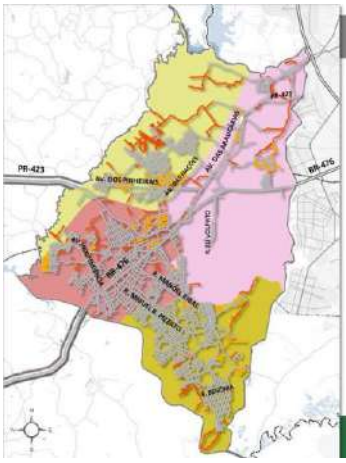
Escala Municipal



Escala Municipal

- 4 compartimentos territoriais urbanos: Industrial, Residencial Norte, Central e Residencial Sul.
- Abrangem de 3 a 7 bairros cada, com semelhanças espaciais e de uso e ocupação do solo.
- São delimitadas pelas APAs do Passaúna e do Iguaçu, pelo complexo da REPAR, e pelos grandes eixos viários de caráter regionais, que interceptam o perímetro de nordeste à sudoeste.

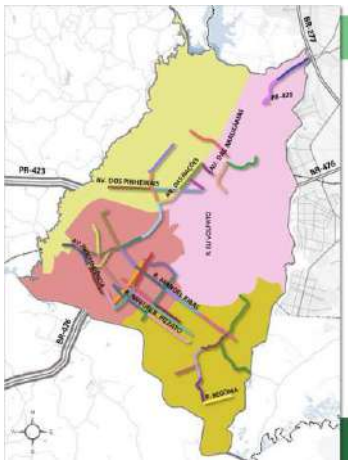
Infraestrutura e Pavimentação



- Malha viária urbana é de 460,20km, 27% superior à malha verificada em 2006 (334 km).
- Destas, estão pavimentadas 366km, ou seja, 79,5% da malha.
- 4% das vias forma identificadas como "informais".

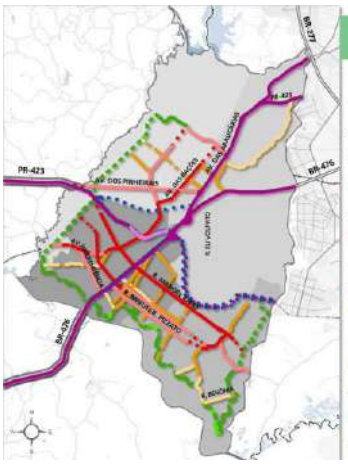
Material da pavimentação
- Concreto
- Asfalto
- Anti-pó
- Paralelepípedo
- Sem pavimentação
- Vias informais

Escala Urbana



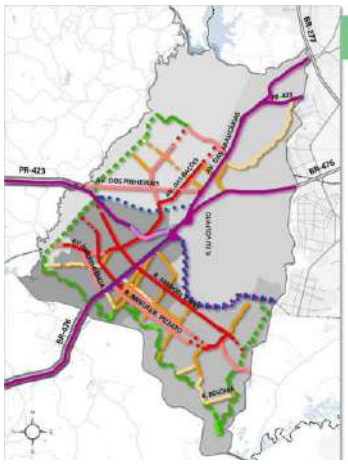
Inventário: 45 trechos de vias

Escala Urbana



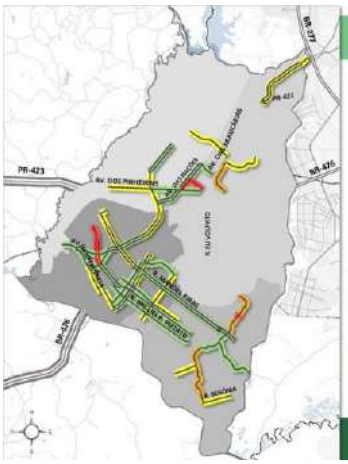
Situação da Hierarquia Viária atual

- Via de Penetração implantada
- Via de Penetração: não segue parâmetros da lei
- Via de Penetração não implantada
- Via Marginal implantada
- Via Marginal implantada: não segue parâmetros da lei
- Via Marginal não implantada
- Via Arterial
- Via Arterial implantada: não segue os parâmetros da lei
- Via Arterial não implantada
- Via Coletora implantada
- Via Coletora implantada: não segue os parâmetros da lei
- Via Coletora não implantada
- Via Perimetral implantada
- Via Perimetral implantada: não segue os parâmetros da lei
- Via Perimetral não implantada



Situação da Hierarquia Viária atual

- A despeito das diretrizes viárias (Lei Nº 2.160/2010), apenas 22% das vias hierarquizadas têm caixas inferiores às propostas em Lei: 23 das 104 vias hierarquizadas em arteriais, coletoras, perimetrais e marginais).
- 8% seguem parcialmente as dimensões indicadas.

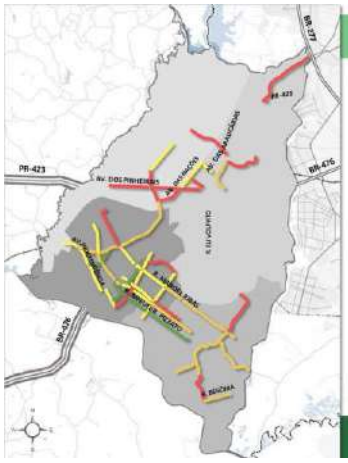


Inventário: Situação da Pavimentação

Pavimentação
- Asfalto: uma pista
- Asfalto: duas pistas
- Asfalto e sem pavimentação: duas pistas
- Sem: uma pista
- Sem: duas pistas

Situação do pavimento
- Ótima
- Regular
- Péssima
- Não tem

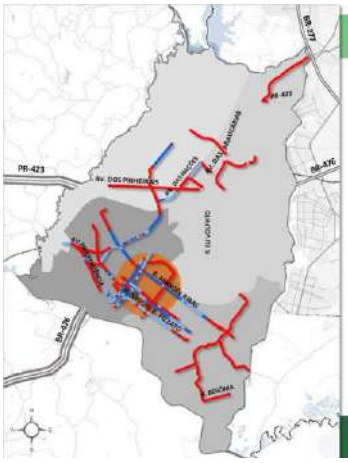
Escala Urbana



Inventário: Acessibilidade e Rampas

Situação das rampas de acessibilidade
- Ótima
- Regular
- Péssima
- Não tem

Escala Urbana

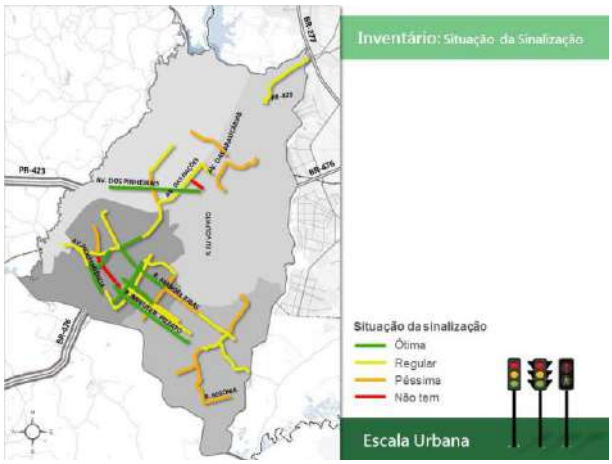


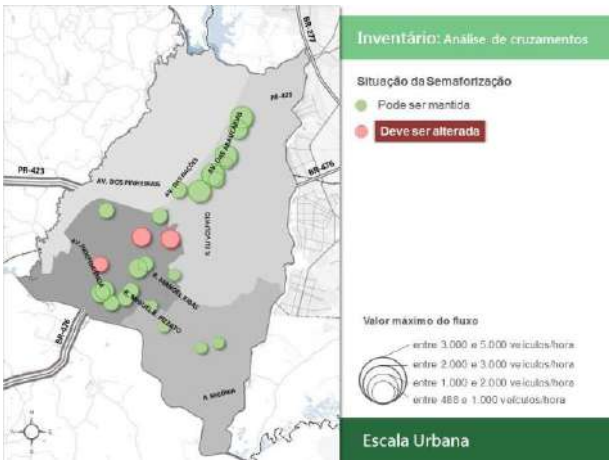
Inventário: Estacionamentos na via

Vagas de estacionamento público nas vias
- Em ambos lados da via
- Em um lado da via
- Sem estacionamento

Vagas de estacionamento rotativo nas vias
- Área de concentração das vagas

Escala Urbana



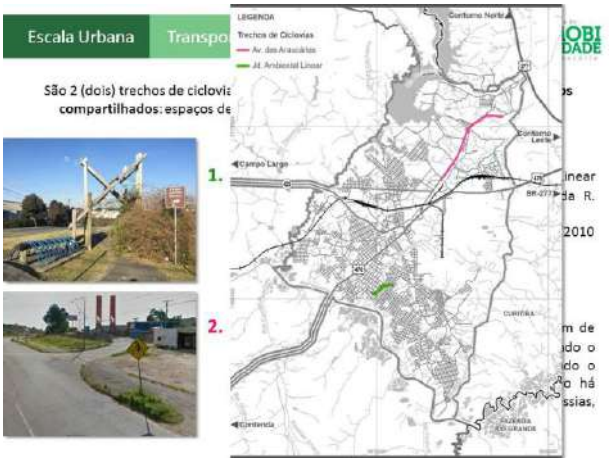


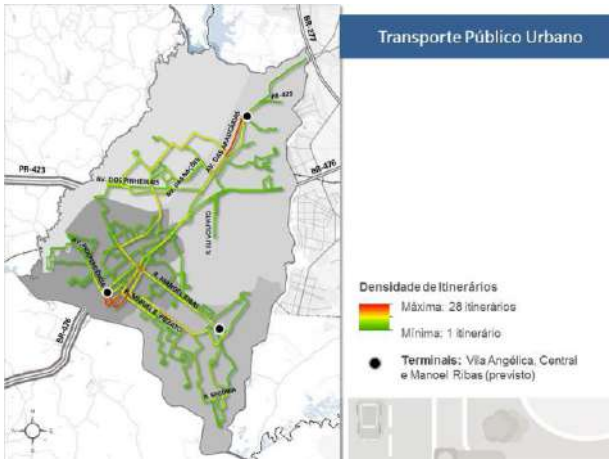
Escala Urbana — Transportes ativos: modal cicloviário

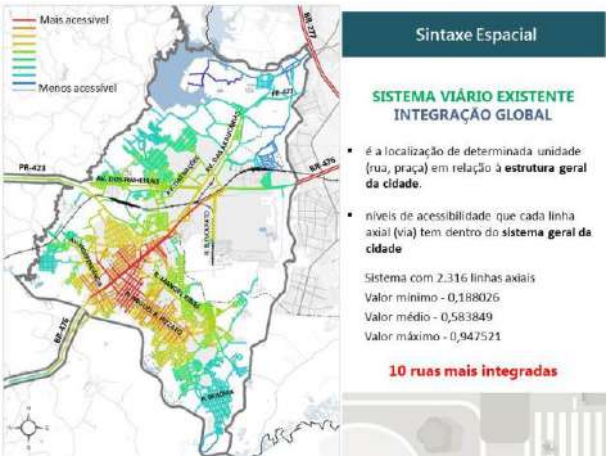
São 2 (dois) trechos de ciclovias na sede urbana, ambos caracterizados como **passeios compartilhados**: espaços destinados ao uso simultâneo de bicicletas e pedestres.

1. Destinado ao lazer e pertence ao Jardim Ambiental Linear (1,4km de extensão), com início no cruzamento da R. Guadalajara com Av. Brasil, até a R. Santa Catarina. Tem 1,35m **de largura**, enquanto a Lei Nº 2.161/2010 institui mínimo de 1,5m.

2. Passeio compartilhado na Av. das Araucárias (1,15km de extensão). O trecho tem sinalização vertical indicando o transito de bicicletas, não há placas regulamentando o posicionamento de ciclista e pedestre na via. Não há sinalização horizontal no passeio, somente nas travessias, nas quais a pintura está carente de manutenção.

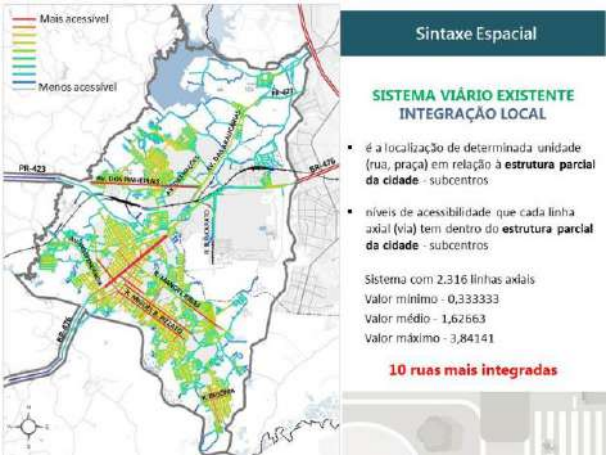






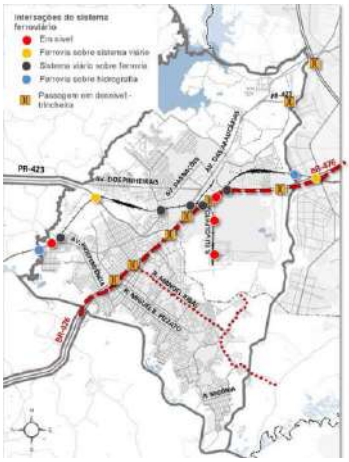
INTEGRAÇÃO GLOBAL (HH) E A SITUAÇÃO DAS PRINCIPAIS VIAS URBANAS

Ordem	Via	Trecho da via	Sintaxe espacial: Conectividade	Sintaxe espacial: Integração (HH)	Características das vias urbanas: Classificação Sistema viário	Faixa viária atual	Pavimentação: tipologia e situação	Passeios/faixas	Calçamento: tipologia e situação	Árvores	Estacionamento
1	BR-476	Entre R. Cel. João Antônio Xavier e intersecção com PR-423	29	0,9475	Via de Penetração	60m	Asfalto / sem levantamento de situação	Duas pistas / duas faixas por sentido	Sem levantamento	5, 16, 27, 42 e 43	Sem levantamento
2	BR-476	Entre intersecção com PR-423 e início da ligação à Av. das Araucárias	8	0,9211	Via de Penetração	60m	Asfalto / sem levantamento de situação	Duas pistas / duas faixas por sentido	Sem levantamento	31, 42, 43, 44 e 47	Sem levantamento
3	R. Heitor Alves Guimarães	Entre BR-476 e R. Clara A. Caldeb	14	0,9209	Via Coletora	20m	Asfalto / Situação ótima	Uma pista / duas faixas (sentido único)	Reais de concreto / Situação regular	13	Entre Av. Dr. Victor do Amaral e R. Clara A. Caldeb
4	Av. Dr. Victor do Amaral	Entre viaduto R. Susana Sudow	12	0,9195	Via Coletora	21m	Asfalto / Situação ótima	Uma pista / uma faixa (sentido único)	Paver / Situação ótima	05, 11, 27, 29, 30, 31, 38, 44 e 47	Sim
5	R. Rodolpho Hasselmann	Entre BR-476 e R. Julia T. Bini	8	0,9175	Via Local	16m	Asfalto / sem levantamento de situação	Uma pista / uma faixa (sentido único)	Sem levantamento	11, 12 e 14	Sem levantamento
6	Av. Alfred Chanet	Entre R. Prof. Odorico F. Ferreira e R. Maria P. Francoschi	12	0,8995	Via Arterial	20m	Asfalto / Situação ótima	Duas pistas / uma faixa por sentido	Asfalto / Situação regular	2, 13 e 37	Entre R. Edmundo D. Ferreira e R. Ver. Valentim Walski
7	R. Dr. Vitai Greel	Viaduto	14	0,89435	Via Local	16m	Asfalto / sem levantamento de situação	Uma pista / duas faixas (sentido único)	Sem levantamento	12, 30, 31, 38 e 47	Sem levantamento
8	R. Dr. Guilherme da Motta Correa	Entre BR-476 e Av. Dr. Victor do Amaral	1	0,8930	Via Coletora	16m	Asfalto / Situação ótima	Uma pista / uma faixa por sentido	Blocos de pedra / Situação ótima	2	Não
9	Marginal esquerda da BR-476 (sentido Curitiba)	Entre R. Cel. João Antônio Xavier e intersecção com PR-423	28	0,8924	Via Marginal	60m	Asfalto / sem levantamento de situação	Uma pista / uma faixa por sentido	Sem levantamento	sem árvores	Sem levantamento
10	R. Manoel Ribas	Entre BR-476 e R. São Vicente de Paulo	12	0,891049	Via Arterial	32m	Asfalto / Situação ótima	Duas pistas / duas faixas por sentido	Paver / Situação regular	01, 05, 11, 12, 13, 14, 27, 28 e 45	Entre Av. Dr. Victor do Amaral e R. São Vicente de Paulo

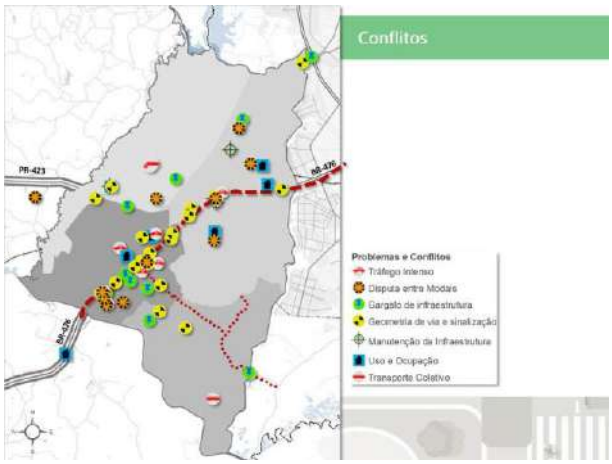


INTEGRAÇÃO LOCAL (HH3) E A SITUAÇÃO DAS PRINCIPAIS VIAS URBANAS

Ordem	Via	Trecho da via	Sintaxe espacial: Conectividade	Sintaxe espacial: Integração (HH)	Características das vias urbanas: Classificação Sistema viário	Faixa viária atual	Pavimentação: tipologia e situação	Passeios/faixas	Calçamento: tipologia e situação	Árvores	Estacionamento
1	BR-476	Entre R. Cel. João Antônio Xavier e intersecção com PR-423	29	3,8424	Via de Penetração	60m	Asfalto / sem levantamento de situação	Duas pistas / duas faixas por sentido	Sem levantamento	5, 16, 27, 42 e 43	Sem levantamento
2	R. Miguel Bertolino Rizzetto	Totalidade	29	3,7815	Via Arterial	15m	Asfalto / Situação ótima	Uma pista / duas faixas (sentido único)	Paver / Situação ótima	01, 21, 22, 23, 24, 25, 26 e 29	Sim
3	Marginal esquerda da BR-476 (sentido Curitiba)	Entre R. Cel. João Antônio Xavier e intersecção com PR-423	28	3,7425	Via Marginal	60m	Asfalto / sem levantamento de situação	Uma pista / uma faixa por sentido	Sem levantamento	sem árvores	Sem levantamento
4	Av. Alfredo da R. Torres	Entre Av. Dr. Victor do Amaral e R. Maranhão	26	3,7374	Via Arterial	20m	Asfalto / Situação ótima	Uma pista / uma faixa por sentido	Sem pedra / Situação regular e péssima	2, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29 e 30	Sim
5	Marginal direita da BR-476 (sentido Curitiba)	Entre R. Cel. João Antônio Xavier e intersecção com PR-423	28	3,7373	Via Marginal	60m	Asfalto / sem levantamento de situação	Uma pista / uma faixa por sentido	Sem levantamento	sem árvores	Sem levantamento
6	Av. dos Pinheiras	Totalidade	31	3,7034	Via Arterial	20m	Asfalto / Situação ótima e regular	Uma pista / uma faixa por sentido	Asfalto e meio-fio sem calçamento / Situação ótima e regular	1, 11, 33, 36 e 38	Não
7	Av. Alfred Chanet	Entre R. Prof. Odorico F. Ferreira e R. Maria P. Francoschi	18	3,6231	Via Arterial	24m	Asfalto / Situação ótima	Duas pistas / uma faixa por sentido	Asfalto / Situação regular	2, 13 e 37	Entre R. Edmundo D. Ferreira e R. Ver. Valentim Walski
8	R. Manoel Ribas	Entre R. Maranhão e R. Augusto R. Bonfiencia	25	3,5729	Via Arterial	31m	Asfalto / Situação ótima	Duas pistas / duas faixas por sentido	Sem pedra / Situação péssima	1, 5, 22, 23, 29 e 30	Entre R. Santa Catarina e R. Miguel Garrido
9	R. Heitor Alves Guimarães	Entre BR-476 e R. Clara A. Caldeb	14	3,5032	Via Coletora	20m	Asfalto / Situação ótima	Uma pista / duas faixas (sentido único)	Reais de concreto / Situação regular	13	Entre Av. Dr. Victor do Amaral e R. Clara A. Caldeb
10	Av. Dr. Victor do Amaral	Entre viaduto R. Susana Sudow	12	3,4824	Via Coletora	21m	Asfalto / Situação ótima	Uma pista / uma faixa (sentido único)	Paver / Situação ótima	05, 11, 27, 29, 30, 31, 38, 44 e 47	Sim



- Interseções entre sistema regional e ferrovias: estão entre os principais conflitos - interferem no fluxo e na segurança das vias urbanas com alto volume de tráfego.
- Interseções são conflitantes também por estarem no mesmo nível da linha férrea, e coincidindo com itinerários de TPC.
- Viaduto de acesso principal à cidade: estreito, de entrada súbita da BR-476 à Av. Dr. Victor do Amaral, com lombada muito próxima do seu término.
- Necessidade de complementação e definição física de marginais e sua integração com vias urbanas locais.
- Trincheiras existentes na BR-476 não favorecem os deslocamentos não motorizados, sem espaço adequado para bicicletas e pedestres.
- Acessos deficitários à BR-476.
- Existência de areais e escoamentos de carga através de vias urbanas (p. ex. Manoel Ribas - sentido Caximba).



TEMÁTICA	POTENCIALIDADES	DEFICIÊNCIAS
Infraestrutura Regional	• Facilidade de acesso ao Município: malha rodoviária e localização regional estratégica com relação à RMC, Ponta, Regiões sul e sudeste. • Previsão de continuidade da PR-423 para ligação com a BR-116 (anel viário). • Presença da malha ferroviária. • Potencialidade de novo acesso próximo da empresa Bratel (Av. dos Araucárias ou Rua Obadiah Ferreira dos Santos).	• Dificuldade de acesso à Curitiba e falta de opção de acesso à capital. • (4) Poucos acessos à cidade de Araucária: muito congestionamento. • Conflitos de gestão das rodovias que interseptam o Município. • Av. Castello Branco - trecho existente: pouca segurança, iluminação precária e infraestrutura deficiente, com depósito de resíduos sólidos em ambos os lados da via, inclusive sem possibilidade de serem provenientes de Curitiba.
Infraestrutura Municipal	• Sede de Quatro: a manutenção da infraestrutura e iluminação viária é rasa (onde existe), pois conta com a subprefeitura.	• Empresas desistem de investir no Município por falta de infraestrutura. • Trânsito devido às colheiteiras. • Estradas vicinais: abertura e manutenção determinadas pelas interferências políticas (desqualidade na execução dos serviços nas diversas regiões da zona rural). • Falta de cumprimento da legislação vigente na construção das estradas. • Estradas rurais são estreitas e sinuosas (conflito entre tráfego de veículos e transporte escolar). • Necessidade de melhorias na infraestrutura das estradas estruturais da zona rural - falta rugada, o mato invade as caixas das estradas.
Infraestrutura Viária Urbana	• Av. dos Pinheiros: rua viária larga inclui faixa de domínio de dutovias. • (10) Projeto de revitalização da Av. Pres. Castello Branco: de extrema importância à área industrial e possibilidade de desafogar a Av. Araucárias.	• Rua Presidente Castro Cavalcanti é estreita e sua manutenção viária ruim. • Av. dos Pinheiros: conflito entre modais e falta de continuidade da Rua Duque, em paralelo. • Falta de ligação viária entre os bairros Thomaz Coelho, Alvorada e a Capital. • Av. das Araucárias possui muitos conflitos de trânsito, tráfego de diferentes modais (como veículos de porte), inclusive em relação ao Terminal Vila Angélica, e sua iluminação privilegia os carros. • Conflito na Rua Pres. Castro Cavalcanti com a Rodovia do Xisto (BR-476) e com a Av. Independência. • Falta de conservação das ruas: má qualidade de pavimentação e de calçamento: sinalização escassa. • Av. dos Naglos com Rua Piemba: conflitos e acidentes. • Av. Independência inconstruível com chuva: ligação da zona urbana ao Pio Verde) e estreita e não possui acostamento. • Rua Francisco Orlikowski: situação de acesso à empresa A1 está, atualmente, em estado lamentável, falta de segurança, descarte do acesso ao ônibus, falta iluminação, dentre outros. A infraestrutura previsto pelo poder público, na ocasião da instalação da empresa, não foi executada conforme acordado. • Necessidade de reestruturação da ponte da Cachoeira Cristina.

TEMÁTICA	POTENCIALIDADES	DEFICIÊNCIAS
Acessibilidade Universal	• Existência de calçadas acessíveis e padronizadas em algumas regiões, tais como: Capela Velha e Gostoso.	• Falta de padronização de calçadas: falta de cumprimento da legislação em vigor. • Divergência entre Lei Municipal e projetos padronizados de pavimentação e de calçamento: falta de aprovação desses projetos. • Falta de conservação das vias: má qualidade da pavimentação e do calçamento. • Inexistência ainda falta de manutenção das calçadas existentes. • Obstáculos ao longo do passeio: mais alto, pavimento e placas de estabelecimentos comerciais. • Falta de planejamento na execução das calçadas: instalação e relocação de posteamento incorreto - obstrução do passeio. • Número excessivo de caminhões na rua dificulta o deslocamento a pé e de bicicleta: moradores relataram já terem sido atacados pelos animais durante o deslocamento. • Falta de iluminação pública também comprometa a segurança de pedestre.
Infraestrutura Cicloviária	• Topografia favorável para implantação de ciclovia próxima do Rio Barigui (bairros Campina da Barra e Thomaz Coelho).	• Falta de estrutura adequada para a circulação de modal. • Faltam ciclopontos em equipamentos comunitários e estabelecimentos comerciais. • Ciclovias existentes são compartilhadas e mal iluminadas: pouca utilização
Sinalização de Trânsito e Estacionamentos		• Av. das Araucárias não possui semáforo para pedestres. • Poucos locais de pedestres. • Falta de sinalização em geral na área urbana. • Problemas de circulação na área do Terminal Angélica (relação com os semáforos). • Dificuldade de encontrar pontos de saída de ônibus: falhas do estacionamento rotativo central e falta de alternativas para usuários que não têm habilidade com aplicativos de celular. • Lombadas em vias ingremes.
Transporte de Cargas		• (3) Caminhões estacionados em locais proibidos: necessidade de ampliar e melhorar a fiscalização de trânsito. • Av. das Araucárias: problemática do transporte de cargas perigosas que, somada à proximidade do Rio Passaúna, em caso de acidentes há risco eminente de escoamento dos produtos em direção à Replasa.
Aspectos Institucionais	• Município tem disponibilidade de recursos orçamentários - arrecadação considerável em relação a outros municípios do Estado.	• Falta da representação municipal na área rural. • Cultura de não-participação da população em eventos comunitários, assim como na cobrança para que as ações e planos públicos se concretizem.

TEMÁTICA	POTENCIALIDADES	DEFICIÊNCIAS
Uso e Ocupação do Solo	• Existência de equipamentos comunitários no entorno das vias de acesso. • (8) Possível área de expansão industrial no bairro Thomaz Coelho. • Araucária tem potencial para o turismo rural.	• Entorno do Parque Cachoeira não está preparado para eventos (estacionamentos de veículos, acesso de pessoas). • Conflito de zoneamento em grandes eixos viários, residencial e industrial. • Ocupações irregulares na área rural: acidentes e residências.
Transporte Público Coletivo	• Transporte público urbano é estruturado: horário e linhas de ônibus. • Reconhecimento de que a adoção de transferência de passageiros adotada pela Prefeitura Municipal é mais adequada que os sistemas tubo (modelo de Curitiba). • Sede de Quatro: o transporte escolar é gratuito, falta atendê-lo rural.	• Alto custo da passagem desestimula o uso do transporte público coletivo. • Falta de oferta de ônibus escolar. • Esgotamento da capacidade do Terminal Central. • Terminal da Vila Angélica: localização inadequada e conflito com acesso as empresas, congestionamentos no entorno. • Com relação à integração do transporte público com Curitiba: problemas são decorrentes, como a redução do número de linhas e de pontos de parada, em especial com o Terminal CIC e nos pontos de parada de Araucária. • Necessidade de melhoria dos pontos de parada dos linhas Liga Linha. • Trânsito do transporte público em conflito com demais modais. • Acesso dificultado aos pontos de ônibus. • Falta de cuidado de alguns motoristas em relação aos usuários idosos e deficientes: impaciência na subida ou descida dos usuários dos veículos; não aguardam o cadeirante se hoje no lugar apropriado; não param nos pontos de ônibus quando veem idosos ou cadeirantes (constatado nas zonas Capela Velha e Gostoso). • Desconforto em parte dos veículos. • Trajetos de ida e de volta das linhas diferentes. • Quando passam no ônibus, estes passam no mesmo tempo nas mesmas ruas: falta regular o tempo e o horário dos ônibus. • Necessidade de organização dos horários da Linha 2 com o Santa Clara. • Ônibus lotados, linhas de ônibus inadequadas, sendo em horários entre linhas muito espaçados ou com pouca opção de horários. • Falta de organização de horários, pois passam várias linhas nos mesmos pontos, além disso, o intervalo de tempo entre linhas é muito grande. • Informações de serviço: acesso, com as tabelas com horários de ônibus, não há informação dos trajetos, alteração frequente dos horários, não há informação do tempo de deslocamento. • Transporte público inexistente na área industrial: há empresas que não são atendidas. • Poucos ônibus disponíveis nos finais de semana. • Necessidade de aumento do número de linhas, pois passa apenas uma no São Francisco. • A frequência dos ônibus na área rural é baixa: ou inexiste o serviço.
Educação no Trânsito		• Falta de respeito às leis e normas de trânsito. • Falta de conscientização da população: responsabilizações quanto à construção e manutenção das calçadas.

Fonte: VERTRAG (2016).

7.5 Fichas de Participação

As fichas foram entregues aos participantes no início do evento e coletadas pela equipe da Consultoria e técnicos da Prefeitura. Nelas, os presentes puderam manifestar-se frente à apresentação dos resultados do **diagnóstico técnico e comunitário**, colaborando com sugestões, críticas, comentários e perguntas. Foram recolhidas 9 (nove) fichas preenchidas durante a 1ª Audiência Pública do PlaMob, as quais estão redigidas no quadro a seguir (Quadro 2). As fichas originais digitalizadas estão nos anexos deste relatório.

É importante indicar que as sugestões e comentários compilados a seguir serão analisados, visando identificar sua adequabilidade e concordância com os preceitos da Lei da Mobilidade Federal e com a realidade diagnosticada de Araucária. Caso constatada sua pertinência, serão inclusos às propostas do PlaMob, a serem elaboradas nas Fases 3 e 4 deste trabalho.

Quadro 11: Sugestões, comentários e perguntas coletados na 1ª Audiência Pública do PlaMob.

Instituição	Sugestões - Comentários
COMUSAR	Realizar audiência e reuniões com os Conselhos Municipais (educação, saúde, assistência etc.), sendo uma maneira de arregimentação pública.
Transtupi	- Buscar modelos de cidades como São Paulo e outras, que possuem modelos de transporte bem estruturados. - Estudar a mobilidade ligando áreas industriais, educacionais e de lazer. - Acredito que os itens 1 e 2 [acima] podem potencializar as ações do Plano Diretor, organizando diretrizes da cidade para um desenvolvimento sustentável.
Araucária TC	Melhorar a sinalização das vias nos bairros, principalmente onde passam as linhas urbanas de transporte público, pois o pessoal estaciona os carros dos dois lados da via, dificultando o trânsito de todos.
SINDARQ/PR	Considerando o diagnóstico apresentado e a concentração do deslocamento pendular, com concentração de 70% pela Rodovia do Xisto e Av. das Araucárias, sugiro prever: – Criação de novos eixos de ligação com Curitiba (antiga estrada do Barigui) ou novas transposições com Curitiba; – Adequação/melhoria da ligação da Rua Manoel Ribas com bairro da Caximba; – Considerar o eixo metropolitano (São José dos Pinhais - Fazenda Rio Grande – Araucária - Campo Largo) na interseção dos nós viários e aumento do fluxo veicular; – Sendo a Rodovia do Xisto o principal eixo, porém concentrado por transportes de cargas, prever ligação norte/sul paralelas ou próximas aos rios Barigui e Passaúna, ligando as áreas ao sul e controlando a ocupação urbana; – Ver novos eixos ou zoneamento e circulação do PDM de Curitiba na região sul.
Vila Nova	Como vocês avaliam a forma como os loteamentos e condomínios foram implantados em Araucária em relação à mobilidade urbana? Vocês acham que os condomínios atuais prejudicam a nossa mobilidade?
-	- Haverá uma análise das diretrizes viárias (classificação) com relação à estrutura atualmente existente nas vias para definir se as mesmas são adequadas? - Classificação X Condições/estrutura da via.
-	Quanto aos polos geradores de viagens, há levantamento de origem dessas viagens?
-	Foram analisadas as incompatibilidades entre a classificação viária e o zoneamento de uso e ocupação do solo?
-	Há relação coerente entre densidade demográfica e densidade de itinerários na área rural?

Fonte: VERTRAG (2016).

8. 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

No dia 07 de outubro de 2016 às 18h30, no Anfiteatro do Paço Municipal de Araucária, foi realizada a 2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Municipal.

O evento foi conduzido pelo arquiteto e urbanista da Consultoria, Luis Henrique Fragomeni, que apresentou os principais resultados dos cenários do Prognóstico da mobilidade de Araucária nas escalas regional, municipal e intraurbana de Araucária, e os aspectos referentes à gestão pública da mobilidade.

8.1 Memória do Evento

MEMÓRIA DA 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

Objetivo: Apresentar e discutir os resultados dos cenários do Prognóstico do Plano de Mobilidade de Araucária	
Local: Anfiteatro da Prefeitura Municipal de Araucária	
Data: 07/10/2016	**Horário:** 18h30 - 21h00

Nome dos participantes:	**Secretaria / Entidade:**
Helio Luis Bzuneck	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
Fabiana Moreno Casado	Secretaria Municipal de Planejamento
Jussara Maria Silva	Vertrag Arquitetura e Urbanismo
Luis Henrique Fragomeni	Vertrag Arquitetura e Urbanismo
Naomi de Paula Scheer	Vertrag Arquitetura e Urbanismo
Marcio Teixeira	Vertrag Arquitetura e Urbanismo
Jair F. Lopes	COMUSAR
Helio Boro	Veículos Antigos
Janette Azambuja	Campo Redondo
Josiane Novak	Secretaria Municipal de Urbanismo
Fanni Busato Batista	AECIAR
Willian Fronza Barros	Campo Redondo
Natália Mealha Cabrita	Secretaria Municipal de Planejamento
Licéia de Abreu	Secretaria Municipal de Planejamento
Neuza Moura Antunes	Veículos Antigos
Jaime Garcia	Veículos Antigos
André Ferreira Matos de Moura	Companhia Municipal de Transporte Coletivo
Everton Perpetuo Favetti	Secretaria Municipal de Saúde Pública
Beatriz Cristina Skraba	Secretaria Municipal de Planejamento
Sidney Joslin	Sociedade Civil
Kelme S. Trukz	Transtupi
Emílio Batista Junior	DEPTRAN/ Secretaria Municipal de Urbanismo
Lauri Lenz	Secretaria Municipal de Planejamento
Memória:	

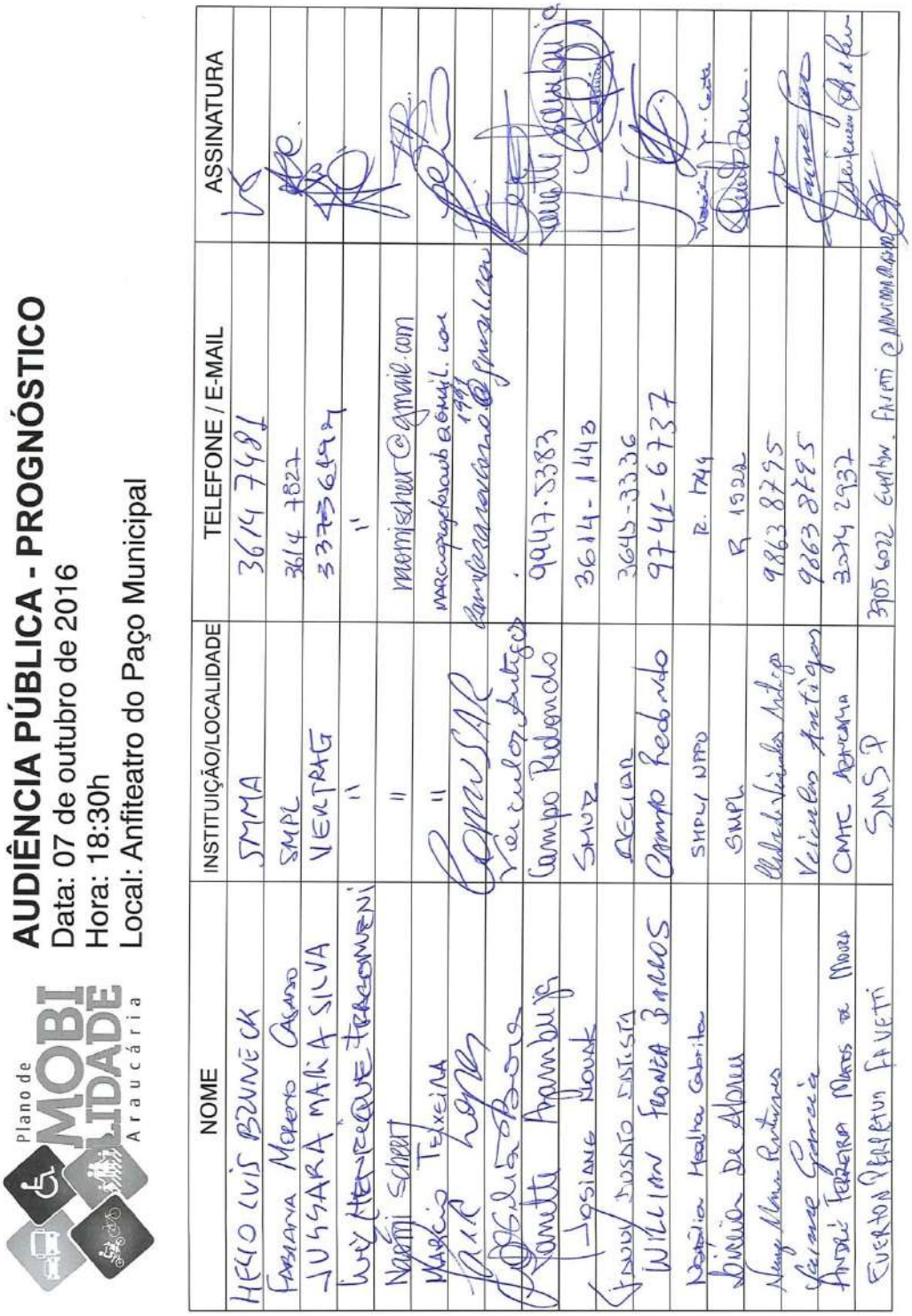
No dia 07 de outubro de 2016, no Anfiteatro do Paço Municipal, foi realizada a 2ª Audiência Pública do Plano Municipal de Araucária (PlaMob). O evento iniciou às 18h30 com uma breve introdução do trabalho pelo arquiteto urbanista e coordenador técnico da equipe da Consultora - Vertrag Arquitetura e Urbanismo, Luis Henrique Fragomeni. Na sequência, apresentou os principais resultados dos estudos e cenários do Prognóstico da mobilidade de Araucária, nas escalas regional (macrorregional e metropolitana), municipal (relação áreas urbana e rural), e intraurbana, além dos aspectos quanto à gestão pública da mobilidade. Após a explanação dos dados socioeconômicos utilizados para a construção dos cenários futuros do município e região, um participante destacou o teor otimista das projeções do PIB para o Estado e Região Metropolitana de Curitiba para os próximos anos. Ao longo da apresentação do arquiteto urbanista, alguns dos participantes também colaboraram com as seguintes observações: (1) há uma relação direta entre as altas densidades de áreas urbanas ao norte do perímetro (bairro Capela Velha) com os conjuntos habitacionais de interesse social e, sobretudo, com as invasões e ocupações habitacionais irregulares concentradas na região; e (2) os residentes de áreas próximas da Av. Avestruz têm seus deslocamentos diários prejudicados devido às áreas de banhado. Os presentes também debateram com o arquiteto e os demais participantes sobre os problemas enfrentados nas rotatórias da cidade, tendo como um dos exemplos citados, a rotatória existente na Av. Manoel Ribas. Neste cruzamento, os pedestres enfrentam dificuldades na travessia, seja pela falta de faixa preferencial, de sinalização apropriada ou pela falta de respeito e educação de motoristas no uso da rotatória. Segundo os participantes, os conflitos nas rotatórias são agravados quando estão próximas de estabelecimentos educacionais em horários de pico - próximo da rotatória da Av. Manoel Ribas há 3 (três) escolas. Em retorno, Fragomeni mencionou algumas alternativas já implantadas em outros municípios que funcionaram, como a elevação da faixa de travessia de pedestres e a realização de campanhas de trânsito educativas, como as realizadas na cidade de Petrolina. Jair, integrante da equipe de acompanhamento do PlaMob, destacou a importância das campanhas educativas dentro das escolas municipais, tendo, porém, os motoristas como o público-alvo principal destas medidas educacionais. Na sequência, André Mattos, técnico da CMTC, mencionou que os programas educacionais são ações a longo prazo, e que as rotatórias funcionam como estruturas de organização de tráfego sem a necessidade de semáforos. Segundo ele, falta a conscientização dos motoristas de como utilizá-la corretamente e, no caso das presentes em Araucária, é preciso rever sua geometria. Em resposta, o arquiteto da Vertrag indicou que os estudos de propostas do PlaMob considerarão as observações, sobretudo, sob o ponto de vista do pedestre. Ao final da explanação do arquiteto urbanista, Fabiane, arquiteta urbanista da Prefeitura Municipal, destacou que a questão da mobilidade e as atribuições relacionadas não constam ou não estão claras na legislação do município. Em complementação, destacou a necessidade de incorporar à legislação questões quanto à participação pública, atribuições do Conselho do Plano Diretor e da Câmara Técnica de Mobilidade. Outros participantes corroboraram com a fala de Fabiane e destacaram a falta de participação efetiva da população araucariense em eventos públicos. Em resposta, Fragomeni comentou da importância do *feedback* das questões debatidas, sugeridas e reivindicadas pelos participantes nestas ocasiões - seja nos eventos ou demais canais de comunicação com o poder público -, pois o retorno serve como estímulo à continuidade e ampliação da participação. A falta de estrutura adequada e de preparo técnico para o recebimento das reivindicações dos cidadãos foram mencionadas pelos participantes como deficiências do processo participativo municipal. Jair comentou sobre o bom funcionamento da Ouvidoria da Saúde, que detém uma equipe capacitada e cujo retorno às solicitações da população é efetivo. Fragomeni mencionou então, a importância do papel dos fiscais da Prefeitura: agentes integrantes do sistema de respostas ao cidadão, responsáveis pela capilaridade das ações da Prefeitura junto da população. Uma das participantes sugeriu o aproveitamento das estratégias do PlaMob para a criação de novas formas de comunicação democrática, utilizando as mídias sociais, por exemplo. Segundo grande parte dos presentes, o processo de elaboração do Plano Diretor vigente, entre 2005 e 2006, gerou uma série de expectativas na população frente à grande quantidade de encontros para a construção coletiva das propostas. Porém, o Plano Diretor foi descaracterizado e alterado na fase de aprovação junto da Câmara Municipal. Conforme fala dos presentes, o ocorrido tem relação direta com a falta de motivação da população em participar de eventos de construção coletiva da cidade. Neste momento, Fragomeni mencionou que o Ministério Público do Estado está organizando um novo processo de acompanhamento e fiscalização da aprovação de propostas derivadas de processos municipais democráticos. A pauta seguinte foi o serviço de transporte público coletivo metropolitano e municipal. Fragomeni destacou na sequência as principais expectativas geradas pela construção do PlaMob. Um dos presentes questionou como ocorrerá a operação do transporte público, caso a integração metropolitana seja retomada, e como serão utilizados os equipamentos relacionados, como o novo Terminal Costeira e a Estação de Transferência - "pouco utilizada, desconfortável, localizada de maneira equivocada no tecido urbano". Fragomeni destacou que a principal questão é a revisão da tarifa das linhas rurais, atualmente iguais à urbana. Outra possibilidade, segundo um dos presentes, seria o caso de rever a frequência do serviço rural com a utilização de ônibus menores para evitar custos excessivos do serviço abrangente, ou ainda, a revisão do modelo de concessão do serviço. As linhas rurais representam, porém, uma grande evolução do serviço prestado, sendo difícil destacar outro município que preste o serviço de forma tão abrangente, conforme falou André Mattos (CMTC). Com relação à conservação das calçadas, apesar do padrão de calçadas da Prefeitura, Araucária ainda carece de melhorias. Uma das participantes ovacionou a recente construção de calçamentos em

asfalto na cidade, bem recebidos pela população cadeirante e idosa devido ao conforto e regularidade de pavimento - "de fácil acessibilidade". A última pauta discutida foi o serviço de estacionamento rotativo: falta de pagamento e de respeito do tempo de utilização das vagas. Frente à questão, um agente de trânsito da Prefeitura explicou o porquê da utilização do aplicativo em celular ao invés de blocos de cartões ou parquímetros: menor custo e maior agilidade na fiscalização. O evento foi encerrado às 21h00, com breve agradecimento da arquiteta urbanista da SMPL-NPPU, coordenadora do PlaMob, Natália Mealha Cabrita.

Fotos:

8.2 Lista de Presença

Figura 28: Lista de presença da 2ª Audiência Pública (Parte 1/2).



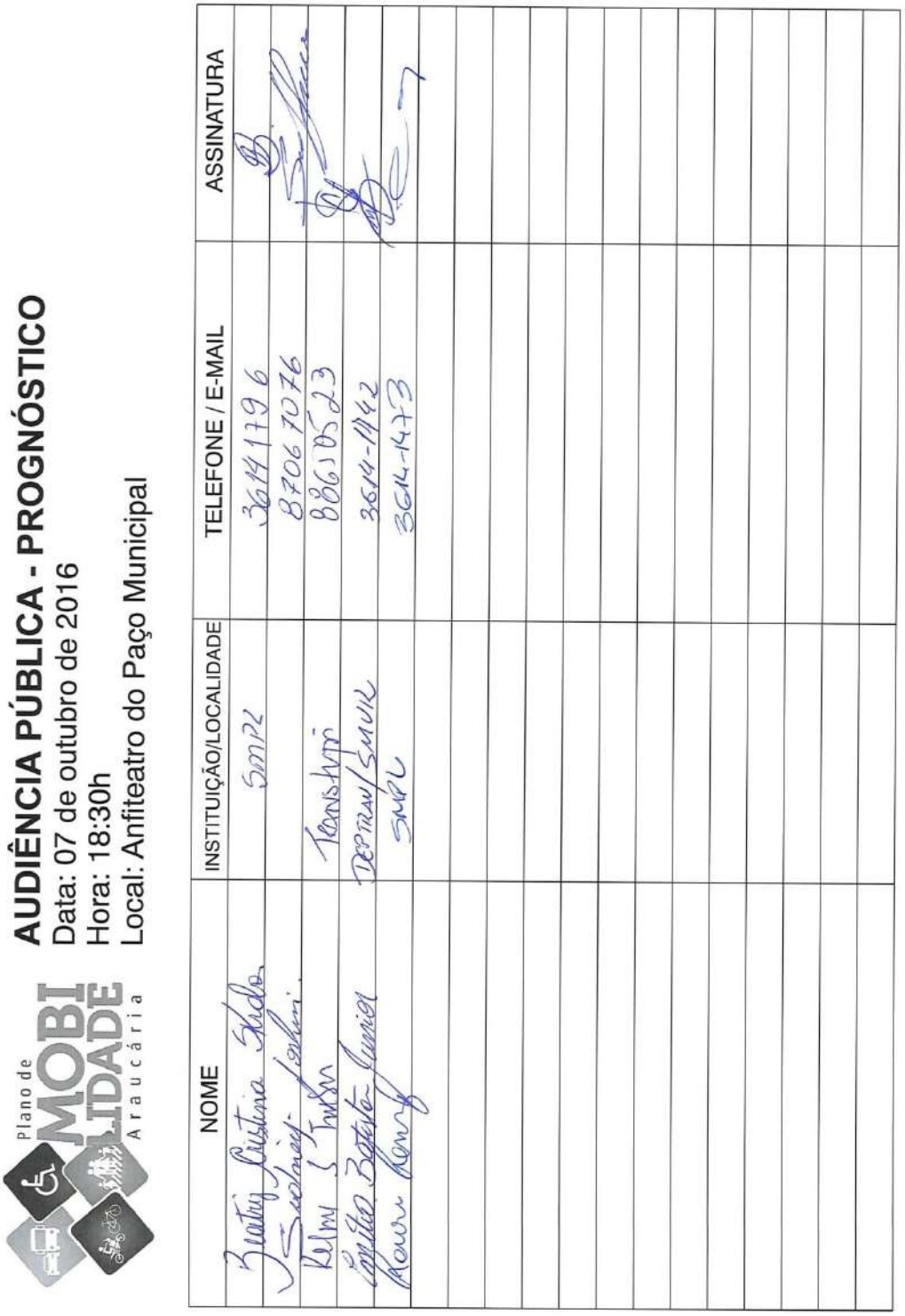
Plano de MOBILIDADE Araucária

AUDIÊNCIA PÚBLICA - PROGNÓSTICO
Data: 07 de outubro de 2016
Hora: 18:30h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
HELIO LUIS BRUNECK	SMMA	3614 7481	
Fabiana Moreno Camargo	SMPL	3614 7822	
JUSSARA MARIA SILVA	VERTRAG	33736499	
Luiz Henrique Tramontini	"	"	
Naomi Schmidt	"	naomischmidt@gmail.com	
Marcia Teixeira	"	marcaprojetos@gmail.com	
[illegible]	COMUSAR	1997	
[illegible]	Veículos Antigos	carvalhosantigos@gmail.com	
Renata Aparecida	Campo Redondo	9947-3383	
Josiane Novak	SMUR	3614-1443	
[illegible]	RECIAR	3645-3336	
WILLIAM FRONTA BARROS	Campo Redondo	9741-6737	
Rosélia Healta Gabrito	SMPU/UMPO	R. 1749	
Dirceu de Almeida	SMPL	R. 1522	
Nery Maria Pontarolo	Alto do Vinhedo Indígena	9863 8795	
Viviane Gomes	Veículos Antigos	9863 8795	
André Ferreira Marques de Moura	CMTC Araucária	3074 2937	
EVERTON PERLATTI FAVETTI	SMSP	3905 6022	

Fonte: VERTRAG (2016).

Figura 29: Lista de presença da 2ª Audiência Pública (Parte 2/2).



Plano de MOBILIDADE Araucária

AUDIÊNCIA PÚBLICA - PROGNÓSTICO
Data: 07 de outubro de 2016
Hora: 18:30h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Beatriz Cristina Stolo	SMPL	3614 1796	
Sicoriani Lorini		8706 7076	
Kelm S. Fuhr	Transitivo	8861 0523	
Emilio Batista Junior	DEPTRAN/SMUR	3614-1142	
Aloisio Kong	SMPL	3614-1473	

Fonte: VERTRAG (2016).

8.3 Material de Divulgação

Figura 30: Material de divulgação da 2ª Audiência Pública do PlaMob.

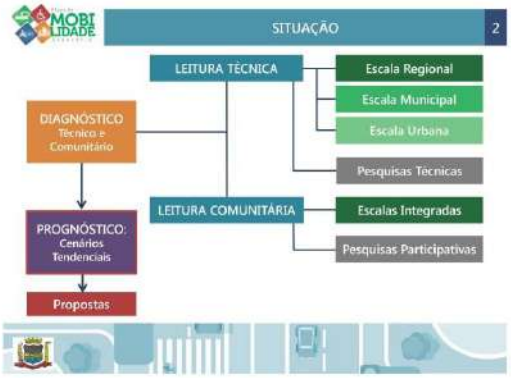
Fonte: PMA (2016).

8.4 Apresentação – *Slides* Utilizados

Figura 31: Slides utilizados para a 2ª Audiência Pública do PlaMob.

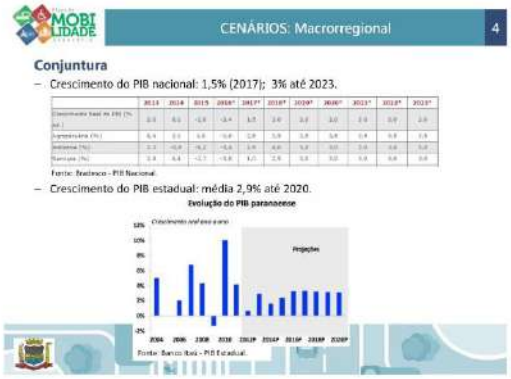
1 SITUAÇÃO do PlaMob de Araucária
2 CENÁRIO Regional: Macrorregional e Metropolitano
3 CENÁRIO Municipal
4 CENÁRIO Urbano
5 GESTÃO DA MOBILIDADE
6 EXPECTATIVAS E TENDÊNCIAS
AUDIÊNCIA PÚBLICA - Prognóstico
07 | Outubro | 2016

SITUAÇÃO 1
FASES 1 A 4
FEV MAR ABR MAI JUN JUL AGO SET OUT NOV
1 - MOBILIZAÇÃO E LEVANTAMENTO
2 - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO
3 - ELABORAÇÃO DE PROPOSTAS
4 - PLANO DE AÇÃO E MINUTAS DE LEI
Consulta Pública (01/04)
Reuniões Comunitárias Setoriais (16, 18, 20/05)
1ª Audiência Pública: Diagnóstico (13/08)
2ª Audiência Pública: Prognóstico (07/10)
3ª Audiência Pública: Propostas (11/11)


SITUAÇÃO 2
LEITURA TÉCNICA
Escala Regional
Escala Municipal
Escala Urbana
Pesquisas Técnicas
DIAGNÓSTICO Técnico e Comunitário
PROGNÓSTICO: Cenários Tendenciais
Propostas
LEITURA COMUNITÁRIA
Escalas Integradas
Pesquisas Participativas

CENÁRIOS 3
REGIONAL
– Macrorregional
– Metropolitano
MUNICIPAL
– Relação Rural X Urbano
URBANO
– Modos
– Demanda X Oferta
Análises considerando:
✓ DEMANDA = Demográfico
PROGNÓSTICO
✓ OFERTA = Infraestrutura e equipamentos

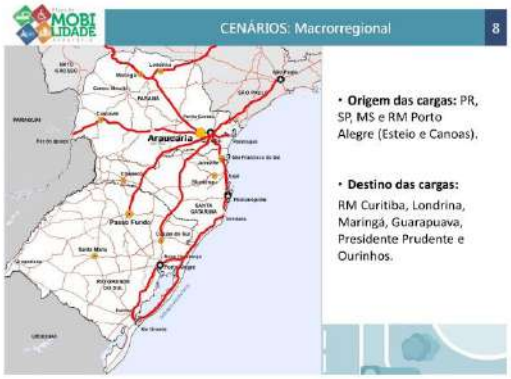
2 CENÁRIO Regional: Macrorregional e Metropolitano

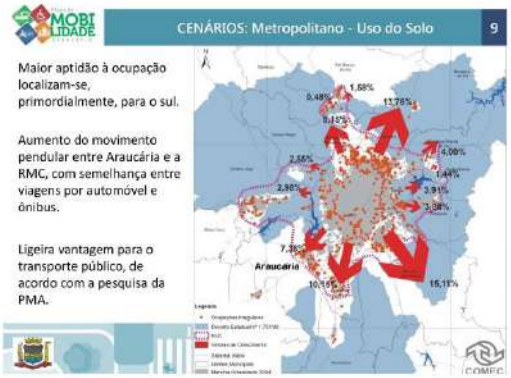

CENÁRIOS: Macrorregional 4
Conjuntura
– Crescimento do PIB nacional: 1,5% (2017); 3% até 2023.
Fonte: Bacenco - PIB Nacional.
– Crescimento do PIB estadual: média 2,9% até 2020.
Evolução do PIB paranaense
Projeções
Fonte: Banco Itaú - PIB Estadual.

CENÁRIOS: Macrorregional 5
✓ Programa de privatizações de infraestrutura e equipamentos do governo federal "CRESCER" 25 projetos, destaque:
Ferrovia NS; Aeroportos - Porto Alegre e Florianópolis; BR 101 e 116 (RS).
✓ Ampliação da capacidade portuária do Estado: Cais Oeste de Paranaguá e novo porto de Pontal (contêineres).
antes
depois
Capacidade de operação do berço 201
2 milhões de toneladas por ano
6 milhões de toneladas por ano
200%
Capacidade de carregamento dos navios de operação
1 mil toneladas por hora
2 mil toneladas por hora
100%
Atracação de navios (Nº Toneladas de Porte Bruto/TPB)
até 65 mil TPB
até 80 mil TPB
23%
Navios de grande porte que podem atracar no cais circulatoriamente
10%

CENÁRIOS: Macrorregional 6
A CADA 1% DE CRESCIMENTO DO PIB = 1,3 % NO TRANSPORTE (PNLT, pg. 165)
TENDÊNCIA DE AUMENTO SIGNIFICATIVO DO VOLUME DO TRÁFEGO REGIONAL NO SISTEMA DE ARAUCÁRIA.
BR-476 (próximo entroncamento BR- 376) - DNIT
Em 2024 = 51 mil veículos/dia, 30% caminhões.

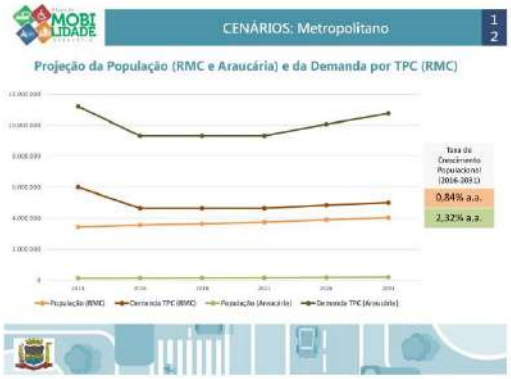
CENÁRIOS: Macrorregional
7
De Araucária para o Porto de Paranaguá:
Óleos derivados de petróleo (57,7%), exportações soja e derivados (40,1%), combustíveis e lubrificantes (11,3%), seguido por laminados de aço (10,7%).
MDIC - Secretaria de Comércio Exterior


CENÁRIOS: Macrorregional
8
Araucária
Passo Fundo
• Origem das cargas: PR, SP, MS e RM Porto Alegre (Esteio e Canoas).
• Destino das cargas: RM Curitiba, Londrina, Maringá, Guarapuava, Presidente Prudente e Ourinhos.

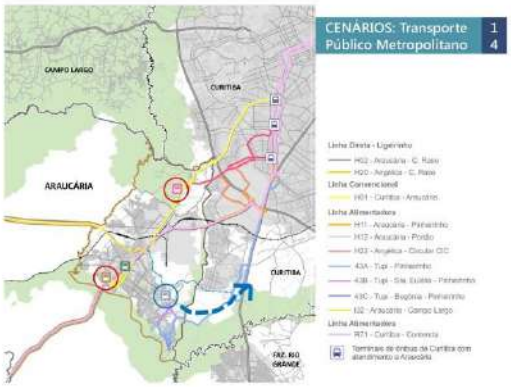

CENÁRIOS: Metropolitano - Uso do Solo
9
Maior aptidão à ocupação localizam-se, primordialmente, para o sul.
Aumento do movimento pendular entre Araucária e a RMC, com semelhança entre viagens por automóvel e ônibus.
Ligeira vantagem para o transporte público, de acordo com a pesquisa da PMA.
Araucária
COMFC

CENÁRIOS: Metropolitano - Uso do Solo
10
Concentração de 47% do PIB paranaense na RMC: tendência de localização no "arco industrial" metropolitano.
Tendência de aumento da atratividade de viagens de Araucária.
Localização Prioritária do Setor Secundário
Eixos de Potencialidade Logística e Industrial
0.05 - 2.2 - Inadequada
2.2 - 3.5 - Baixa
3.5 - 4.5 - Média Baixa
4.5 - 5.5 - Média Alta
5.5 - 13.5 - Alta
Araucária

CENÁRIOS: Metropolitano
11
Principal meio de locomoção – Origem Araucária e destino RMC
Tendência 2021 - 2031:
7,86%
46%
43%
5%
4%
2%
Transporte público coletivo
Automóvel
Fretamento
Motocicleta
Outros
Araucária: 13% 63%


CENÁRIOS: Metropolitano
12
Projeção da População (RMC e Araucária) e da Demanda por TPC (RMC)
Taxa de Crescimento Populacional (2016-2031)
0,84% a.a.
2,32% a.a.

CENÁRIOS: Transporte Público Metropolitano
13
Demanda de Passageiros x Oferta de Transporte (Municipal e RMC)
35.000.000
30.000.000
25.000.000
20.000.000
15.000.000
10.000.000
5.000.000
0
2016
2021
2026
2031
Demanda Municipal
Oferta Municipal
Demanda Metropolitano
Oferta Metropolitano
Demanda Total
Oferta Total


CENÁRIOS: Transporte Público Metropolitano
14
CAMPO LARGO
CURITIBA
ARAUCÁRIA
FAZ. RIO GRANDE

CENÁRIOS: Metropolitano - Movimentos Pendulares 15

Entre 2000 e 2010: Araucária, Pinhais e Rio Negro foram os únicos que diminuiram suas **taxas de repulsão** e aumentaram suas **taxas de atração.**

Araucária reforçou seu papel polarizador de empregos.

Menos pessoas saindo diariamente de Araucária (trabalho): queda de 0,7% (taxa de repulsão)

Mais pessoas entrando em Araucária diariamente (trabalho): mais 17,4% (taxa de atração)

Até 2031: mesmo cenário com amplitudes menores.
PIB estável até 2018, cresce até 2031.

Fluxos procedentes de Curitiba:

Curitiba ⟶ São José dos Pinhais: 19.236 pessoas por dia

Curitiba ⟶ Araucária: 11.420 pessoas por dia

Fonte: IBGE - Censos Demográficos de 2000 e 2010.

CENÁRIOS: Metropolitano 16

REPAR, Pool e Bases de distribuição/armazenagem de petróleo e derivados

- Destino das cargas (REPAR): manutenção do cenário de destinos (90% para municípios do Paraná e 10% SP, MS, SC e Paraguai).
- Previsão de aumento da tancagem do Pool (entre 2017-2018), portanto, haverá aumento do volume de veículos-tanque no ramal ferroviário e BR-476.

Movimentação de cargas rodoviárias:

967 caminhões/dia (Pool + Idaza + Sadipe + Pontual + Unibraspe)

+ 200 caminhões/dia (Repar)

Em 10 anos = 1.568 caminhões (3% a.a.)

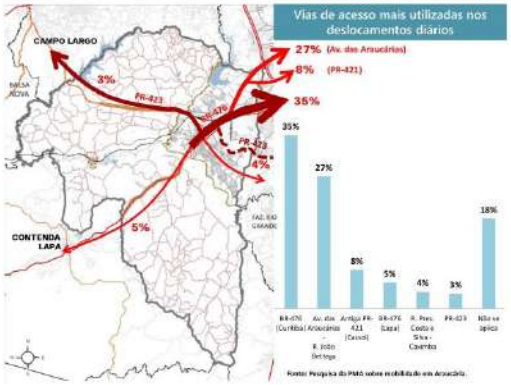
CENÁRIOS: Metropolitano 17

BR-476: intenso tráfego de porte; principal via de acesso e escoamento produtivo de Araucária.

Presença de bases distribuidoras e de armazenagem de combustíveis e derivados do petróleo vinculados à operação da REPAR, localizadas ao longo da Rua Dr. Eli Volpato e nos terrenos do compartimento entre a BR-476 e a malha ferroviária.

Rua Dr. Eli Volpato: confinada, com acesso único para entrada e saída de veículos pesados e cargas perigosas, ocasionando conflitos de estacionamento de carga e descarga em uma via sem delimitação segura para pedestres e ciclistas.

Vias de acesso mais utilizadas nos deslocamentos diários



Fonte: Pesquisa do PMU sobre mobilidade em Araucária.

CENÁRIOS: Metropolitano 19

Ciclovias Implantadas
Ciclovias Importantes
Ciclovias Projetadas
CONVENÇÕES:
Sistema Viário Básico
Vias Principais
Rodovias Federais
Rodovias Estaduais
Ferrovias
Massas d'água
Hidrografia
Limite Municipal de Araucária
Limites Municipais

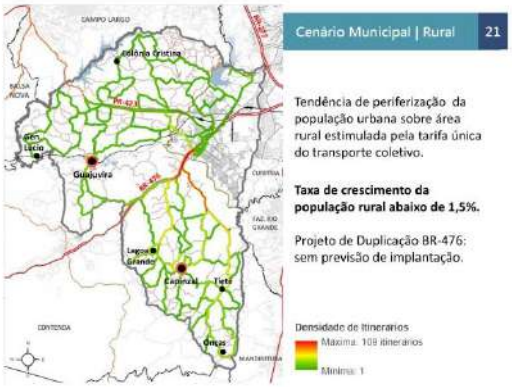
CENÁRIOS: Metropolitano 20

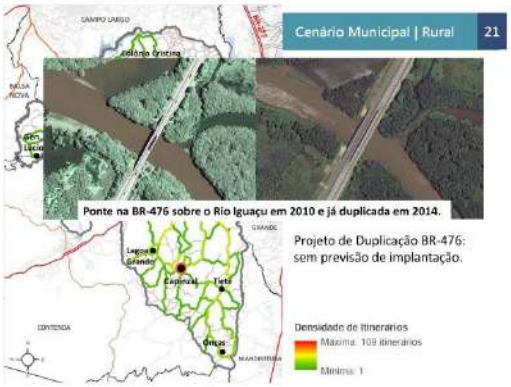
BR-476: finalização do Trevo de Integração com novo trecho da PR-423
Eliminação de portas urbanas na Av. das Araucárias
Reordenamento de agulha de acesso
BR-116: novas passarelas.

Diretrizes Viárias e Obras em projeto
Vias projetadas e aprovadas (Prefeitura)
Corredor proposto no estudo do Parque Nacional do Iguaçu
PR-423: Corredor Metropolitano (Trecho E3 - Contorno Leste)
Readequação da Av. das Araucárias
BR-476: readequação do Trecho Colombo não atendido no REPAR
BR-476: nova passagem em desnível com a BR-116 (Linha Verde - Curitiba)
BR-376: projeto de revitalização com melhoramentos do Contorno Sul em Curitiba
Continuação da marginal direita da BR-376
Adequação da R. Pres. Castelo Branco

CENÁRIOS: Metropolitano 20

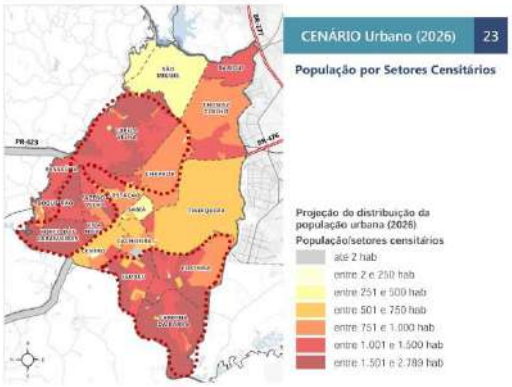
3 CENÁRIO Municipal

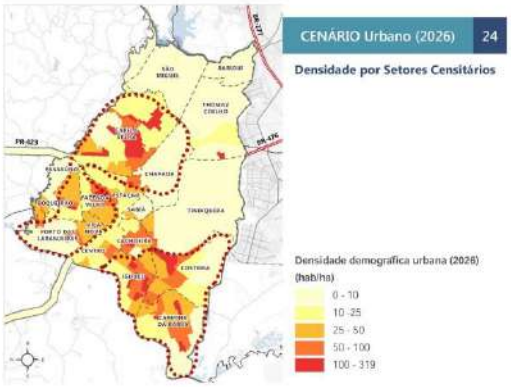

Cenário Municipal | Rural
21
Tendência de periferização da população urbana sobre área rural estimulada pela tarifa única do transporte coletivo.
Taxa de crescimento da população rural abaixo de 1,5%.
Projeto de Duplicação BR-476: sem previsão de implantação.
Densidade de Itinerários
Máxima: 108 itinerários
Mínima: 1

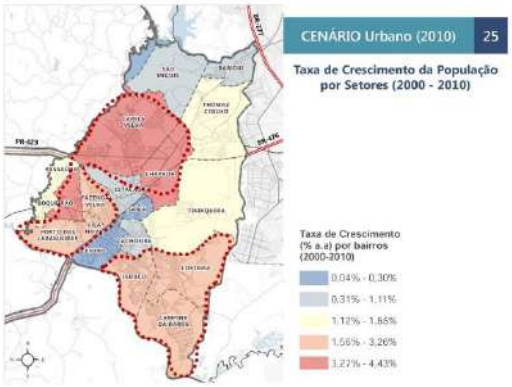

Cenário Municipal | Rural
21
Ponte na BR-476 sobre o Rio Iguaçu em 2010 e já duplicada em 2014.
Projeto de Duplicação BR-476: sem previsão de implantação.
Densidade de Itinerários
Máxima: 108 itinerários
Mínima: 1

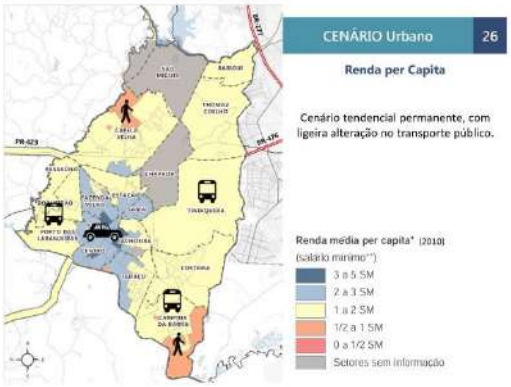
CENÁRIOS: Municipal
22
Principal meio de locomoção em dias úteis
Tendência 2021 - 2031:
15,69%
47%
31%
9%
6%
3%
2%
2%
Automóvel
Transporte público coletivo
Caminhada
Fretamento
Motocicleta
Bicicleta
Carona
Araucária: 13% 63%

4
CENÁRIO Urbano

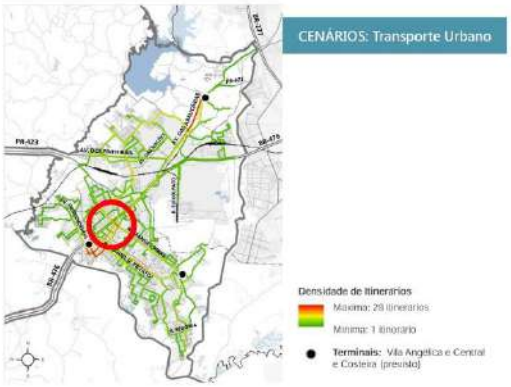

CENÁRIO Urbano (2026)
23
População por Setores Censitários
Projeção da distribuição da população urbana (2026)
População/setores censitários
até 2 hab
entre 2 e 250 hab
entre 251 e 500 hab
entre 501 e 750 hab
entre 751 e 1.000 hab
entre 1.001 e 1.500 hab
entre 1.501 e 2.789 hab

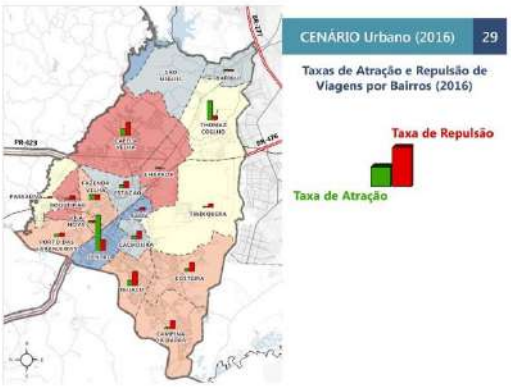

CENÁRIO Urbano (2026)
24
Densidade por Setores Censitários
Densidade demográfica urbana (2026) (hab/ha)
0 - 10
10 -25
25 - 50
50 - 100
100 - 319

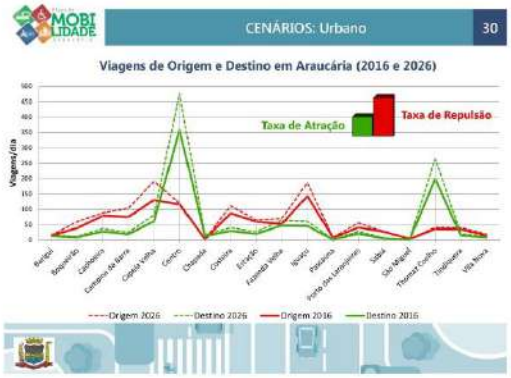

CENÁRIO Urbano (2010)
25
Taxa de Crescimento da População por Setores (2000 - 2010)
Taxa de Crescimento (% a.a) por bairros (2000-2010)
0,04% - 0,30%
0,31% - 1,11%
1,12% - 1,55%
1,56% - 3,26%
3,27% - 4,43%


CENÁRIO Urbano
26
Renda per Capita
Cenário tendencial permanente, com ligeira alteração no transporte público.
Renda média per capita* (2010) (salário mínimo**)
3 a 5 SM
2 a 3 SM
1 a 2 SM
1/2 a 1 SM
0 a 1/2 SM
Setores sem informação

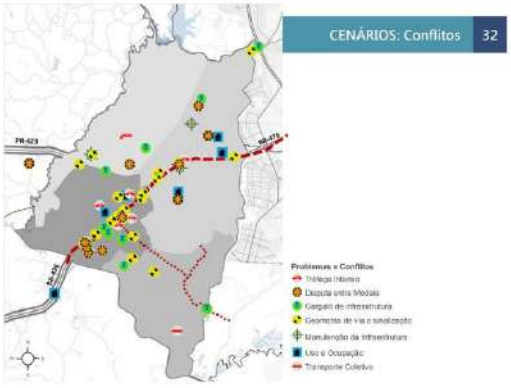
CENÁRIOS: Urbano
27
Índice de motorização:
Em 2015 = 59 veic. motorizados / 100 hab.
Em 2010 = 48 veic. motorizados / 100 hab.
23%
Araucária: 2010 2,09 2015 1,69
Curitiba: 2010 1,40 2015 1,23

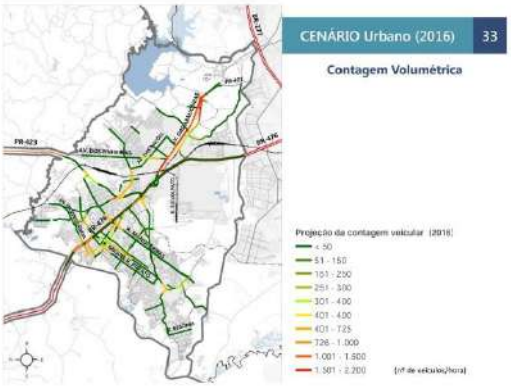

CENÁRIOS: Transporte Urbano
Densidade de Itinerários
Máximo: 29 itinerários
Mínimo: 1 itinerário
Terminais: Vila Angélica e Central e Costeira (previsto)

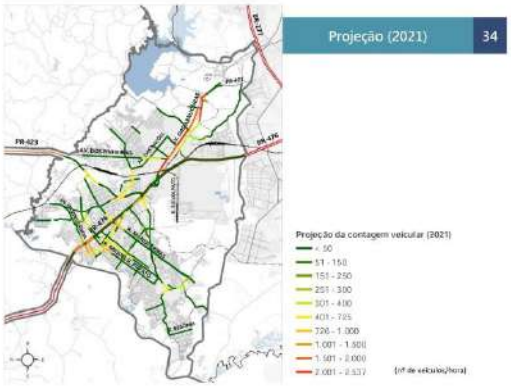

CENÁRIO Urbano (2016)
29
Taxas de Atração e Repulsão de Viagens por Bairros (2016)
Taxa de Repulsão
Taxa de Atração

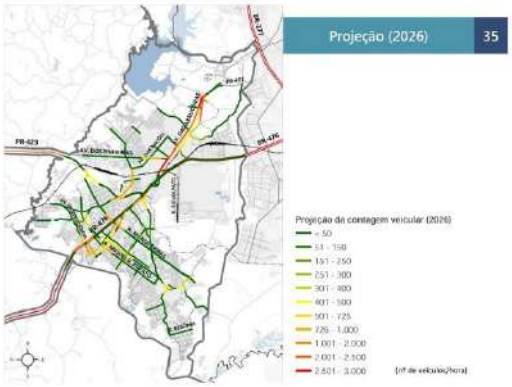

CENÁRIOS: Urbano
30
Viagens de Origem e Destino em Araucária (2016 e 2026)
Taxa de Atração
Taxa de Repulsão
Viagens/dia
Origem 2026
Destino 2026
Origem 2016
Destino 2016

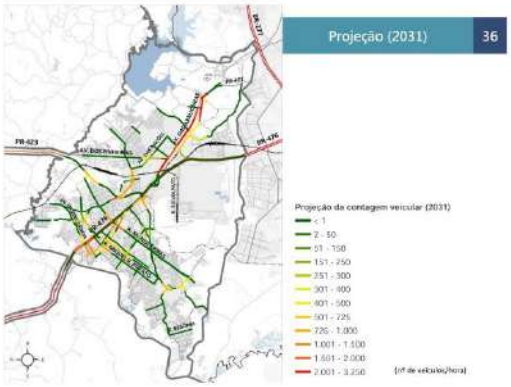
Polos Geradores de Viagens (PGV)
Polos Geradores de Viagens (PGVs)
Equipamentos de Saúde
Equipamentos de Educação
Núcleos Esportivos
Residenciais
Comércio e Serviços
Bases distribuidoras e/ou armazenadoras de petróleo e derivados
Industriais
Equipamentos de Saúde com informação de usuários
Terminais de Ônibus
Tamanho dos empreendimentos

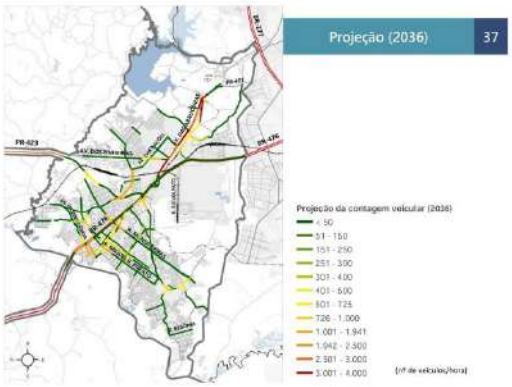

CENÁRIOS: Conflitos
32
Problemas e Conflitos
Tráfego Intenso
Disputa entre Modais
Gargalo de Infraestrutura
Geometria de via e sinalização
Manutenção da Infraestrutura
Uso e Ocupação
Transporte Coletivo


CENÁRIO Urbano (2016)
33
Contagem Volumétrica
Projeção da contagem veicular (2016)
< 50
51 - 150
151 - 250
251 - 300
301 - 400
401 - 400
401 - 725
726 - 1.000
1.001 - 1.500
1.501 - 2.200
(nº de veículos/hora)


Projeção (2021)
34
Projeção da contagem veicular (2021)
< 50
51 - 150
151 - 250
251 - 300
301 - 400
401 - 725
726 - 1.000
1.001 - 1.500
1.501 - 2.000
2.001 - 2.537
(nº de veículos/hora)

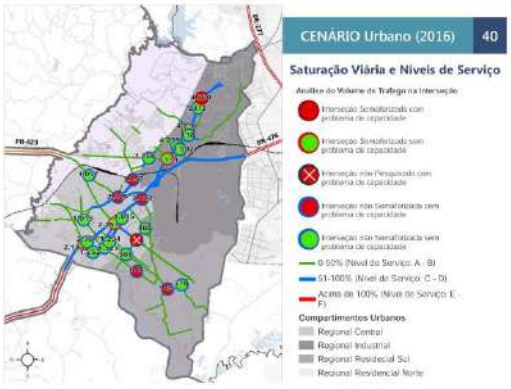

Projeção (2026)
35
Projeção da contagem veicular (2026)
< 50
51 - 150
151 - 250
251 - 300
301 - 400
401 - 500
501 - 725
726 - 1.000
1.001 - 2.000
2.001 - 2.500
2.501 - 3.000
(nº de veículos/hora)

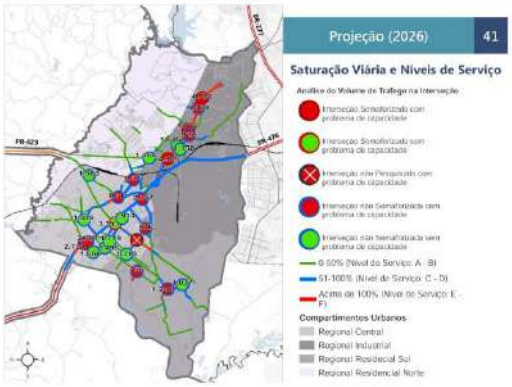

Projeção (2031)
36
Projeção da contagem veicular (2031)
< 1
2 - 50
51 - 150
151 - 250
251 - 300
301 - 400
401 - 500
501 - 725
726 - 1.000
1.001 - 1.500
1.501 - 2.000
2.001 - 3.250
(nº de veículos/hora)


Projeção (2036)
37
Projeção da contagem veicular (2036)
< 50
51 - 150
151 - 250
251 - 300
301 - 400
401 - 500
501 - 725
726 - 1.000
1.001 - 1.941
1.942 - 2.500
2.501 - 3.000
3.001 - 4.000
(nº de veículos/hora)

CENÁRIOS: Urbano
38
DIAGNÓSTICO
2016
Boa situação de fluidez – baixa saturação do sistema – média saturação nas interseções;
Maiores problemas de capacidade nos acessos à região central e Av. das Araucárias;
Problemas pontuais de capacidade em decorrência de configuração geométrica:
Rótula Rua Manoel Ribas x Rua Santa Catarina;
Rótula Contorno Sul x Av. das Araucárias;
PR-423 x Rua Marcelino Jasinski;
Conversão acesso sentido Centro – Rua das Flores x Rua Maranhão;
Problemas pontuais de segurança em decorrência de configuração geométrica:
BR-423 x Rua Marcelino Jasinski;
Acesso em nível centro via BR-476.
Saturação cruzamento Rua Manoel Ribas x Rua Santa Catarina

CENÁRIOS: Urbano
39
Acesso irregular PR-423 x Rua Marcelino Jasinski - Segurança
Saturação Av. das Araucárias - Angélica


CENÁRIO Urbano (2016)
40
Saturação Viária e Níveis de Serviço
Análise do Volume de Tráfego na Interseção
Interseção Semaforizada com problema de capacidade
Interseção Semaforizada sem problema de capacidade
Interseção não Pesquisada com problema de capacidade
Interseção não Semaforizada com problema de capacidade
Interseção não Semaforizada sem problema de capacidade
0-50% (Nível de Serviço: A - B)
51-100% (Nível de Serviço: C - D)
Acima de 100% (Nível de Serviço: E - F)
Compartimentos Urbanos
Regional Central
Regional Industrial
Regional Residecial Sul
Regional Residencial Norte

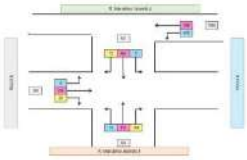

Projeção (2026)
41
Saturação Viária e Níveis de Serviço
Análise do Volume de Tráfego na Interseção
Interseção Semaforizada com problema de capacidade
Interseção Semaforizada sem problema de capacidade
Interseção não Pesquisada com problema de capacidade
Interseção não Semaforizada com problema de capacidade
Interseção não Semaforizada sem problema de capacidade
0-50% (Nível de Serviço: A - B)
51-100% (Nível de Serviço: C - D)
Acima de 100% (Nível de Serviço: E - F)
Compartimentos Urbanos
Regional Central
Regional Industrial
Regional Residecial Sul
Regional Residencial Norte

CENÁRIOS: Urbano
42
PROGNÓSTICO
Começará a apresentar problemas de fluidez mais sérios, principalmente região industrial (Av. das Araucárias) e região central (Rua Manoel Ribas) – alta saturação do sistema – alta saturação nas interseções;
Problemas distribuídos de capacidade;
Av. dos Pinheirais;
Rua Dr. José Czaki;
Rua Pres. Carlos Cavalcanti.
Av. das Araucárias;
Rua Manoel Ribas;
Rua São Vicente de Paulo e Av. Dr. Victor Ferreira do Amaral;
Rótula Contorno Sul x Av. das Araucárias;
BR-476 – acesso área central
Rua Roque Saad.

Prognóstico - Interseções

Necessidade de bloqueio do acesso à Rua Marcelino Jasinski e reformulação do projeto da interseção com a extensão do corredor metropolitano.

Movimento alto: 2.222 v/h, com fluxo de veículos pesados intenso em direção a REPAR e distribuidoras, além de fluxo reprimido pela geometria local para acesso à região industrial adjacente e Rua Manoel Ribas (desvio região central).



Tendência de ampliação significativa do volume a partir de 2018.

GESTÃO - DIAGNOSTICO 44

PODER PÚBLICO

Visão Segmentada

- Trânsito e Infraestrutura - SMUR
- Transporte Público - CMTC
- Diretrizes Viárias - SMPL

POPULAÇÃO

Participação Pontual

- Ouvidorias da Prefeitura e CMTC
- Conselho de Trânsito não efetivo
- Câmara Sistema Viário no Conselho do Plano Diretor

Falta de Diretrizes Gerais
Ações Conflitantes
Informações Isoladas

GESTÃO - PROGNÓSTICO 45

PLANO INTEGRA

- **Uso do Solo**
- **Infraestrutura**
- **Transporte**
- **Acessibilidade**
- **Fiscalização**
- **Educação**
- **Atores**

PLANO PROPORCIONA

- **Visão Integrada**
- **Visão Longo Prazo**
- **Proposta de Gestão**
- **Plano de Ação**
- **Transparência**
- **Participação Pública**

Cenário Atual Da Gestão

Visão Segmentada
+
Participação Pública Pontual
=
PLANO INEFICAZ

É PRECISO

- **Redefinir Competências** (estratégicas, táticas operacionais)
- **Integrar Informações**
- **Consolidar Espaços de Participação**
- **Consolidar Cultura de Planejamento** (liderança, monitoramento)

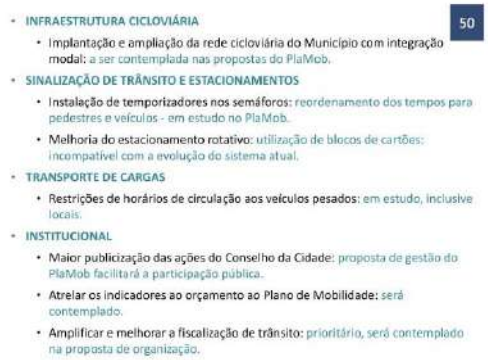
TEMÁTICA	POTENCIALIDADES	DEFICIÊNCIAS
Infraestrutura Regional	• Facilidade de acesso ao Município: muito consolidado e localização regional estratégica com relação à RMC, Porto, Regiões sul e sudeste. • Previsão de continuidade da PR-423 para ligação com a BR-116 (novo acesso). • Presença da malha ferroviária. • Potencialidade de mais acessos próximo da empresa Bridor (Av. das Araucárias na Rua Clemente Ferreira em Santa).	• Dificuldade de acesso a Curitiba e falta de opção de acesso a capital. • (3) Pluzos acessos à cidade de Araucária: muito congestionamento. • Conflitos na gestão das rodovias que atravessam o Município. • Av. Castelo Branco - trecho existente pouca segurança, iluminação precária e sinalização deficitária, com depósito de sucatas utilizia em ambos os lados da via, inclusive correspondentes de outro proprietário de Curitiba.
Infraestrutura Municipal	• Desde de Duque: a necessidade da infraestrutura e iluminação não é boa (onde existe), pois como com a calçamento.	• Dificuldades de transitar no Município por falta de infraestrutura. • Trânsito dentro de cotidianidade. • Estradas rurais: abertura e manutenção não ocorrem pelas interferências políticas (desigualdade na execução dos serviços nas diversas regiões do zona rural). • Falta de cumprimento da legislação vigente na construção das estradas. • Estradas rurais são estreitas e arruadas (conflito entre trânsito de veículos e transporte escolar). • Necessidade de melhorias na infraestrutura das estradas vicinais da zona rural - falta regular, e mais invasão de cabos das estradas.
Infraestrutura Viaria Urbana	• Av. dos Pinheiros: vaia viária largo total faixa de domínio de domínio. • (11) Projeto de revitalização da Av. Pres. Castelo Branco: de extensão importância à área industrial e possibilidade de desvinculação a Av. Araucárias.	• Rua Presidente Carlos Cavalcanti e estreita e sua interdição viária com Av. das Pinheiros conflito entre rodeio e falta de continuidade da Rua Curió, em geraldo. • Falta de ligação viária entre os bairros Thomaz Coelho, Araucária e a Capela. • Av. das Araucárias possui muitos conflitos de trânsito, tráfego de diferentes modais (entre veículos de porte), indagine em relação na Terminal Vila Angélica, e sua iluminação precária no centro. • Conflito na Rua Pres. Carlos Cavalcanti com a Rodovia do Rios (BR-476) e com a Av. Independência. • Falta de sinalização das vias: má qualidade da pavimentação e de calçamento: inadequação excessiva. • Av. das Nações com Rua Pinelas: conflitos e acidentes. • Av. Independência intransitável com chuva (ligação da zona urbana ao Rio Verde) e estreita e não possui acostamento. • Rua Presidente Vitorino: situação de acesso à empresa Ari ainda, atualmente, em estado deteriorado, falta de segurança, (trabalho do acesso ao ônibus, falta iluminação, dentre outros). A infraestrutura precária pelo poder público, na medida na instalação da empresa, não foi executada conforme acordado. • Necessidade de reestruturação da ponte da Coronel Cristino.

47

- Interseção da Rua Pres. Carlos Cavalcanti com BR-476: necessário estudo pelo PlaMob.
- Av. das Araucárias: conflitos e Terminal: necessário estudo pelo PlaMob.
- Ausência de ligações viárias no Capela Velha, com a Av. Araucárias, com Centro: necessário estudo pelo PlaMob.
- Acesso Av. Araucárias via Rua João Bettega (Curitiba): DNIT estudando viabilidade da ligação.
- Revitalização da Rua Castelo Branco: prioritário no PlaMob.
- Continuação da PR-423 (ligando à Curitiba e Fazenda Rio Grande): projeto existente na COMEC "Corredor Metropolitano" e apoio do IPPUC.
- Novos eixos de ligação com Curitiba: previsão do IPPUC de projeto de ligação da Av. Francisca Beraldi Paolini até a Av. Pres. Costa e Silva.
- Prever ligação norte-sul paralela ou próxima aos rios Barigui/Passaúna: necessária consideração nas propostas do PlaMob.

48

- **INFRAESTRUTURA MUNICIPAL**
  - Pavimentação de vias rurais: em análise segundo vias rurais prioritárias no PlaMob.
- **INFRAESTRUTURA URBANA**
  - Readequação da Av. das Araucárias: prioritário pelos estudos no PlaMob.
  - Continuidade de vias e limitação do tamanho de quadras: prioritário pelos estudos no PlaMob.
  - Estabelecer o binário da Rua Curió com a Av. dos Pinheirais: em estudo de viabilidade.
- **TRANSPORTE PÚBLICO**
  - Reestruturação do Terminal Vila Angélica: em estudo a reorganização de fluxos e implantação de rotatória.
  - Mudança de local do Terminal Central: pouco provável, em estudo melhorias no acesso.



Fonte: VERTRAG (2016).

9. ANEXOS

9.1 1ª REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA URBANA

9.1.1 MEMÓRIA DO EVENTO (16/05/2016)

Objetivo: Discutir objetivos e expectativas sobre o Plano, bem como a organização prévia das fontes de consulta e informação, com enfoque na área urbana de Araucária	
Local: Escola de Gestão	
Data: 16/05/2016	**Horário:** 18h00 – 21h00

Nome dos participantes:	Secretaria / Entidade:
Luiz Antonio Gouvêa	Secretaria Municipal de Urbanismo / Trânsito
Natália Mealha Cabrita	Secretaria Municipal de Planejamento
Elias Ubirajara Kasecker Junior	Secretaria Municipal de Planejamento / NPPU
Victor A. Antunes	Secretaria Municipal de Planejamento / NPPU
Helio Luis Bzuneck	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
Giuliano Nishioka	Secretaria Municipal de Planejamento
Thaisa de Fatima Gondek	Vertrag
Jair F. Lopes	COMUSAR
Kelmi S. Fusi	Transtupi
Neilor de C. Paes	CAU / PR
Luis Henrique Fragomeni	Vertrag
Maria Ribeiro dos Santos	COMUDE - Portadora de Mobilidade Reduzida
Licéia Abreu	Secretaria Municipal de Planejamento
Eduardo Ribeiro	Secretaria Municipal de Comunicação Social
Tatiana de Sousa	Secretaria Municipal de Planejamento
Josiane Mouak	Secretaria Municipal de Urbanismo
Emílio Batista Júnior	Secretaria Municipal de Urbanismo / DEPTRAN
Rafael Passos	CMCS
Elias Luiz Gondek	Morador
Wilsom de J. R. de P.	Assessoria comunitária
Carlos Poly	Secretaria Municipal de Comunicação Social
Isaac F. Cordeiro	Santa Regina
Cleusa Rosane Ribas Ferreira	Secretaria Municipal de Saúde
Lauri A. Lenz	Secretaria Municipal de Planejamento

Reunião:

No dia 16 de Maio de 2016, às 18h00, na Escola de Gestão, foi realizada a primeira Reunião Comunitária do Plano de Mobilidade de Araucária, com enfoque na área urbana. Ela foi iniciada às 18h40 pela arquiteta da Secretaria Municipal de Planejamento, Natália Mealha Cabrita, que comenta sobre as outras duas reuniões comunitárias que ocorrerão na mesma semana. Passa a palavra para o arquiteto urbanista da Vertrag Arquitetura e Urbanismo Ltda., Luis Henrique Fragomeni. Ele começa, assim, a apresentação de *slides* para abordar brevemente o tema mobilidade. Comenta sobre os principais

objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ele destaca a importância da gestão municipal e se o plano é contemplado no orçamento da prefeitura. Explana sobre a história da mobilidade e dá alguns exemplos de modais de transportes. Quando o arquiteto fala que 20 a 30 % do uso do solo em uma cidade são usualmente destinados para a circulação viária, uma moradora questiona se em Araucária esta porcentagem é verdadeira. Fragomeni diz que não foi realizado o estudo específico, mas em geral é esta a convenção. Adiciona que a topografia do Município influencia e aponta sobre loteamentos. O Sr. Jair interfere, comentando a dificuldade de acesso à sua região (possui apenas um), conforme já havia falado na sua participação na Consulta Pública do PlaMob, realizada no dia 01 de Abril de 2016. Um grande número de casas está sendo construído ali e isso vai aumentar os conflitos na circulação. Questiona, assim, se através deste plano poderia ser encontrada uma alternativa para esta situação. O urbanista solicita que o morador indique no mapa a região que habita e o Sr. Jair aponta o Jardim Alvoredo, mostrando para os demais participantes. Fragomeni diz que no Plano Diretor de Araucária havia sido proposto um sistema viário que abraça esta região e que a ligaria com as demais partes. Reforça que para a empresa e a PMA o desafio é facilitar o deslocamento no território, pois a cidade precisa de integração. Para o Sr. Jair, o urbanista explica que, em relação ao loteamento, o proprietário deve pedir as diretrizes de arruamento ao Município e comenta que estas diretrizes são fundamentais para a expansão horizontal da cidade, além disso, por hora, não tem como responder com certeza a duvida. Segue a apresentação falando da representação da rua e suas variadas funções. Após a explanação, foi lido pela socióloga Ana Maria, um breve relato de um deficiente visual morador de Araucária, visando sensibilizar os participantes quanto aos desafios da mobilidade enfrentadas diariamente pelos diferentes perfis da população. O texto a seguir deriva da compilação e resumo de três relatos enviados à Prefeitura Municipal em abril de 2016:

Resido em Araucária há 32 anos, hoje com 57 anos, [sou] portador de deficiência visual devido a um acidente de trabalho, [e] sinto que a cidade não se modernizou, e sua estrutura é precária em relação ao bem estar dos moradores.

[Diariamente, caminho] Para o ponto de ônibus, utilizando a rua Dr. José Czaki, que é estreita. Um passeio com 100 metros sem calçamento, com terra e mato, inclusive pequenos arbustos, que existe [desta maneira] por dez anos, desde meu acidente.

> "É no horário da manhã, que preciso de ajuda para atravessar a avenida para chegar ao ponto de ônibus, para meu deslocamento para [o trabalho]. Por pedido de minha parte junto aos motoristas dos ônibus, eles param o ônibus em frente ao posto de combustíveis [e deixam-me] próximo da agência, [assim,] por aproximadamente uns 50 metros não preciso atravessar ruas. Em frente da agência o calçamento é feito de paralelepípedos com frestas, que não é apropriado para cadeirantes e mulheres com sapatos com salto alto. Na parte da tarde: o meu deslocamento é feito pelas calçadas até a esquina das ruas Victor Ferreira do Amaral e Miguel Bertolino Pizzatto, utilizando o meio-fio como guia. Para chegar ao ponto de ônibus é necessário atravessar a rua Miguel B. Pizzatto, que possui semáforo para pedestres, mas não utiliza sinalização sonora para cegos. Neste caso preciso do auxílio de pessoas para atravessar a rua. Sempre aparecem pessoas para ajudar, pois já virei figura constante naquele local. Depois de atravessar a rua, preciso andar uns 50 metros para chegar ao ponto de ônibus, mas neste trajeto não tem pista táctil e a calçada é cheia de obstáculos, já bati a testa por duas vezes em uma árvore. Algumas pessoas após atravessarem a rua comigo, ainda levam-me até o ponto de ônibus. O percurso que faço à tarde permite que [eu] tome o ônibus neste ponto e vou até a rodoviária, ficando no interior do veículo para depois seguir viagem até o ponto próximo de casa. [O] meu deslocamento de volta, do ponto de ônibus (ao lado da minha moradia), para minha casa é feito pelo asfalto (rua Dr. José Czaki), utilizando o meio-fio como guia. Com minha chegada ao ponto, próximo de minha residência, que fica do outro lado da avenida das Araucárias, vou precisar atravessá-la e, para isto preciso telefonar para alguém da família para buscar-me no ponto de ônibus. [Esta] Avenida conta com quatro pistas, uma ciclovia e no local [onde] atravesso também [há] uma rotatória, não permitindo minha travessia com segurança, mesmo com todos os sinais fechados, pois muitos motoristas não obedecem à sinalização. Nós, portadores de deficiência somos pessoas com limitações, mas produtivas, e com enorme vontade de [se] inserir na sociedade, e no [mercado de] trabalho."

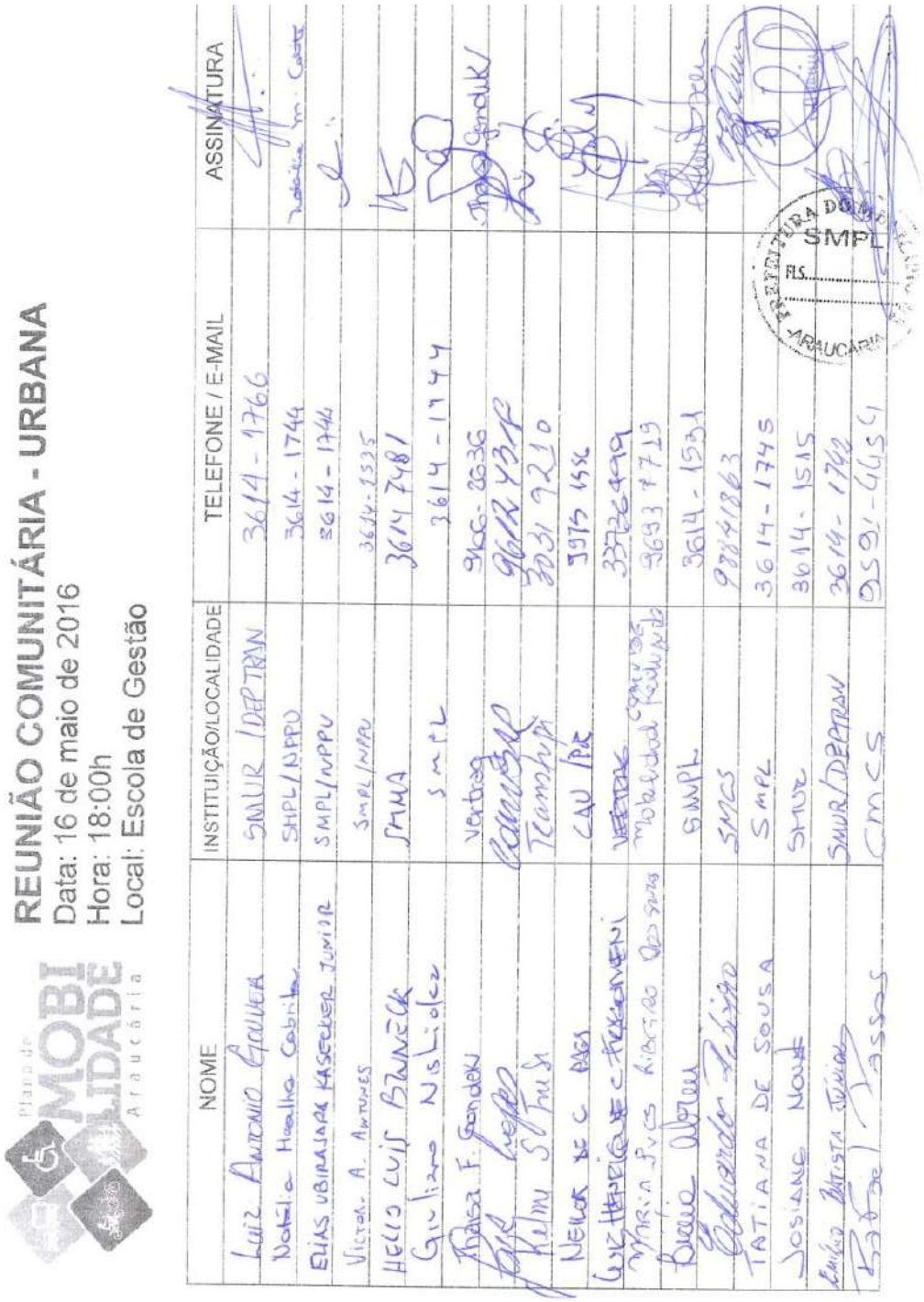
A Sra. Maria Ribeiro dos Santos, uma moradora com deficiência física, fala sobre a acessibilidade no espaço público. Lembra-se das ruas e calçadas de paralelepípedo existentes na cidade e questiona se o PlaMob contempla essa questão e Fragomeni cita algumas alternativas que podem ser empregadas, como travessias elevadas, toda a esquina com rampa acessível, entre outros. Dando sequência, relaciona a teoria com a situação atual da mobilidade em Araucária. O Sr. Jair se manifesta sobre a precariedade de infraestrutura cicloviária no Município. Relata que fez o trajeto da faixa compartilhada com pedestres pertencente ao parque Jardim Ambiental Linear, diz que é intransitável e as pontes estão em más condições. Conclui que o traçado é interessante, mas o estado atual precisa ser melhorado. Uma moradora se manifesta comentando sobre pessoas que correm nas ruas como exercício físico, que existe uma disputa de espaço e casos de atropelamento. Após mais alguns tópicos abordados, o Sr. Jair comenta sobre o caso da Índia, se existe solução para o caos no trânsito. Fragomeni diz que congestionamentos existem, mas é necessário achar um pacto para cada situação, soluções radicais

pode atenuar o problema. A Sra. Cleusa Rosane fala sobre caos na Linha Verde em Curitiba, que, apesar da ampliação, hoje temos transtornos na região. Em horários de pico sempre haverá problemas, como os também existentes em Araucária. Ela adiciona que tem dificuldades para andar nas calçadas do centro, caminha beirando os carros porque o pavimento da via tem maior qualidade que do passeio. O urbanista retoma a apresentação e a socióloga Ana Maria lembra a questão da indústria automobilística no Brasil. Ele comenta que é dado subsídio para este tipo de indústria na região. Uma moradora levanta a questão do transporte público e que, se pudesse, trabalharia na cidade ou no seu bairro, para fazer suas atividades diárias caminhando. O urbanista fala que, muitas vezes, a solução para o transporte público está nos governos federal e estadual e deu outros exemplos. Após certa discussão, afirmam que é importante priorizar o pedestre na cidade. Fragomeni fala sobre o conceito de mobilidade e o Sr. Jair relembra o que ocorreu no CEASA-PR, que a rebelião social também ocorreu pela questão da mobilidade e o arquiteto comenta que o horário de pico foi concentrado. Para concluir a parte inicial do evento, Fragomeni passa rapidamente as etapas do PlaMob e o cronograma. Destaca as datas de participação pública e comenta sobre as formas de participação, lembrando a todos do questionário *online* no *website* da PMA. Por fim, ele explana sobre a dinâmica que será realizada e mostra as sugestões de temas que poderão ser abordados. A palavra é passada para a socióloga Ana Maria Santin para complementação. A dinâmica participativa é iniciada. Apenas um grupo foi formado devido ao número escasso de pessoas. A roda de discussão é formada por 11 (onze) participantes. Três painéis foram colados na parede, indicando pontos positivos, negativos e propostas. A arquiteta Natália irá auxiliar e escrever nestes papéis as questões levantadas pelo grupo. Ana Maria lê o relato de um deficiente visual araucariense recebido pela PMA. Após comentários, o debate segue. Muito foi dito sobre calçadas, como a falta de padronização e a obrigatoriedade do proprietário de construí-las, sendo que isso não ocorre. Como proposta, tem-se o cumprimento efetivo da legislação. Dentre muitos pontos levantados e colocados nos painéis, a acessibilidade universal foi citada, principalmente a dificuldade encontrada para locomoção nas vias daqueles que possuem alguma deficiência física (importância da travessia elevada, esquina com guia rebaixada e sinalização adequada). Os pontos potenciais (positivos) e os problemas (pontos negativos) foram lidos pela arquiteta Natália. Alguns pontos foram corrigidos ou alterados. Ana Maria deu sequência à dinâmica dizendo que das muitas sugestões dadas, cinco deverão ser priorizadas. As propostas dadas foram lidas e os participantes levantaram a mão para as cinco que consideraram prioritárias. Após isso, o evento foi concluído às 21h30 pela socióloga Ana Maria, a qual agradeceu a presença e participação de todos.

Fotos:

9.1.2 LISTA DE PRESENÇA

Figura 32: Lista de presença da 1ª Reunião Comunitária - Área Urbana (Parte 1/2).



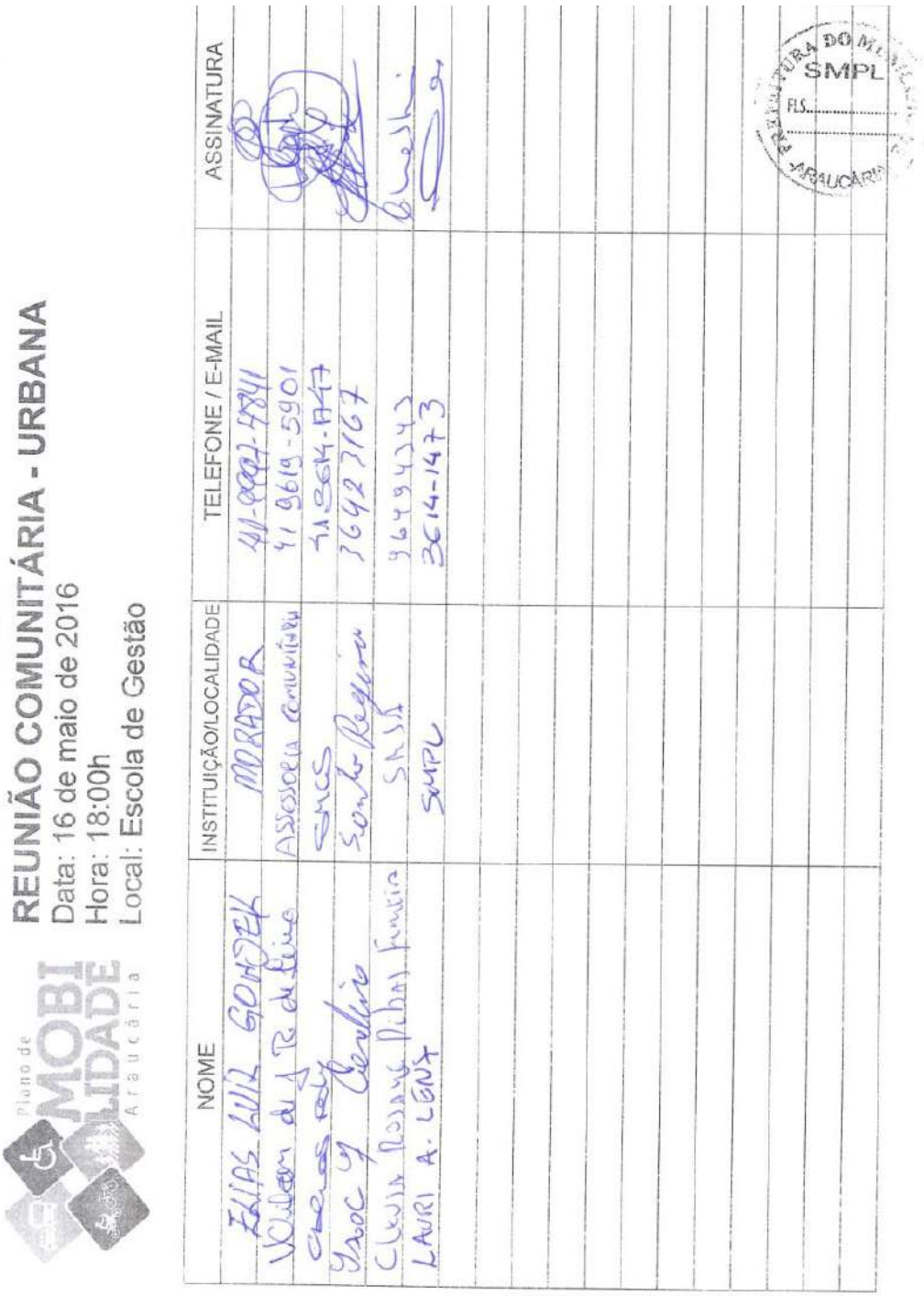
Plano de MOBILIDADE Araucária

REUNIÃO COMUNITÁRIA - URBANA
Data: 16 de maio de 2016
Hora: 18:00h
Local: Escola de Gestão

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Luiz Antonio Figueira	SMUR / DEPTRAN	3614-1766	
Natália Healha Cabrita	SMPL/NPPU	3614-1744	
Elias Ubiratan Kaseker Junior	SMPL/NPPU	3614-1744	
Victor A. Antunes	SMPL/NPPU	3614-1535	
Hélio Luis Branczk	SMUR	3614 7481	
Giuliano Nascimento	SMPL	3614-1744	
Thaisa F. Gondek	Vertrag	9106-2636	
[illegible]	[illegible]	9612 4315	
Kelm Silva	Terminal	3031 9210	
Nelson de C. Dias	CAU PR	3975 1556	
Luiz Henrique C. Fregamenti	VERTRAG	33726499	
Marina Alves Andrade Dos Santos	Mobilidade Comércio Araucária	9693 7713	
Bruno Alves	SMPL	3614-1534	
Eduardo Ribeiro	SMCS	99741863	
Tatiana de Sousa	SMPL	3614-1745	
Josiane Nowe	SMUR	3614-1515	
Emilio Batista Junior	SMUR/DEPTRAN	3614-1742	
[illegible] Passos	CMCS	0591-4451	

Fonte: VERTRAG (2016).

Figura 33: Lista de presença da 1ª Reunião Comunitária - Área Urbana (Parte 2/2).



Plano de MOBILIDADE Araucária

REUNIÃO COMUNITÁRIA - URBANA
Data: 16 de maio de 2016
Hora: 18:00h
Local: Escola de Gestão

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
ELIAS LUIZ GONDEK	MORADOR	41-9997-4841	
Wilson de A. R. de Lima	Assessoria Comunitária	41 9619-5901	
[illegible]	SMCS	41 3614-1447	
Isaac G. Cerutti	Sonho Regional	3692 7767	
Cleuza Rosane Ribas Fontana	SMSA	9679 9293	
LAURI A. LENZ	SMPL	3614-1473	

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ARAUCÁRIA
SMPL
FLS.

Fonte: VERTRAG (2016).

9.1.3 MATERIAL DE DIVULGAÇÃO

A divulgação dos eventos participativos, visando a mobilização das comunidades locais, ficou a cargo da Equipe de Coordenação (EC) do PlaMob, da Secretaria de Planejamento e da Secretaria de Comunicação da Prefeitura Municipal que, ao longo do processo, têm participado dos eventos relativos ao PlaMob em parceria e apoio da empresa Contratada.

Fizeram parte das divulgações os seguintes canais de comunicação:

- Portal da Prefeitura Municipal de Araucária: http://www.araucaria.pr.gov.br (Figura 34);
- Perfil no Facebook da Prefeitura Municipal de Araucária: http://www.facebook.com/araucaria.pr;
- Convites via e-mail e telefonemas direcionados a conselhos, empresas, entidades e autoridades municipais;
- *Outdoors* afixados em vias de grande circulação de pessoas;
- Painéis, *folders* e cartazes informativos afixados em lugares de grande circulação de pessoas, como escolas, equipamentos comunitários, ônibus, dentre outros.

São apresentados a seguir alguns dos materiais gráficos utilizados para a divulgação:

Figura 34: Divulgação das Reuniões Setoriais do PlaMob no portal da Prefeitura Municipal.

Fonte: PMA (2016).

Figura 35: Material de divulgação da 1ª Reunião Comunitária (Área Urbana).

Fonte: PMA (2016).

9.1.4 *SLIDES* UTILIZADOS

A partir da sistematização das principais informações a serem repassadas para os participantes foram apresentados os *slides* abaixo, dando condições de alinhar conceitos e sanar dúvidas dos presentes no decorrer dos trabalhos e da dinâmica participativa.

Figura 36: *Slides* utilizados para a 1ª Reunião Comunitária (Área Urbana).

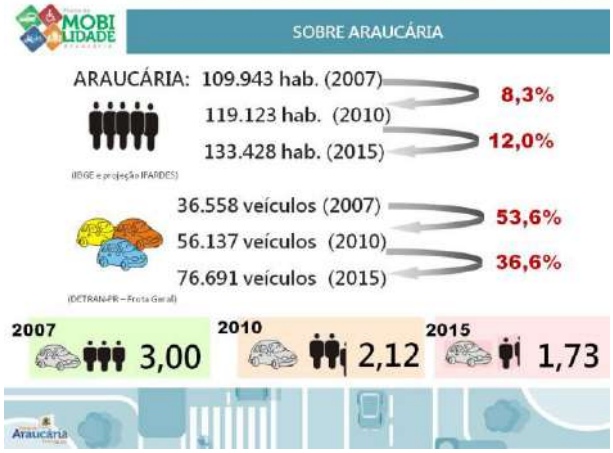
SOBRE O ESPAÇO URBANO
RUA: ESPAÇO PÚBLICO PARA QUEM ?
Pedestres
Ciclistas
"Carrinheiros"
Usuários do transporte coletivo
Usuários de automóveis particulares
Outros usos – Lazer, Encontro, Informação

MOBILIDADE: Transporte e Circulação

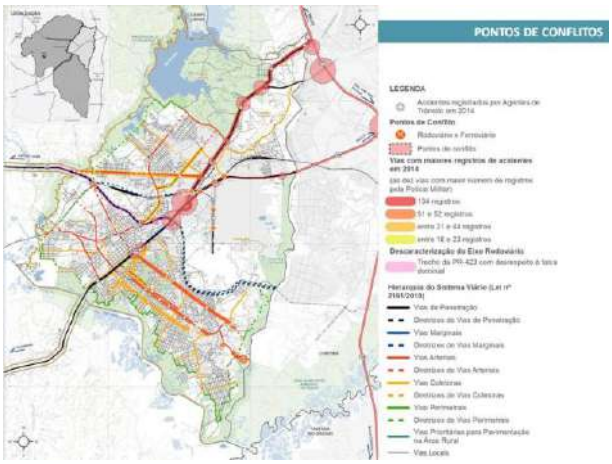
SOBRE MOBILIDADE
As ruas hoje associadas ao congestionamento e deterioração dos centros urbanos são as mesmas que viabilizam sua dinâmica, animação e identidade da cidade.

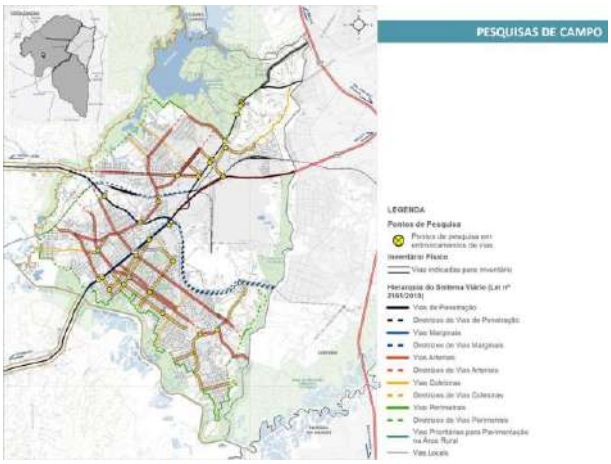
SOBRE MOBILIDADE
mais desejável
Caminhar
Andar de bicicleta
Transporte público (BRT, outros)
Transporte de carga
Automóveis e motocicletas
menos desejável

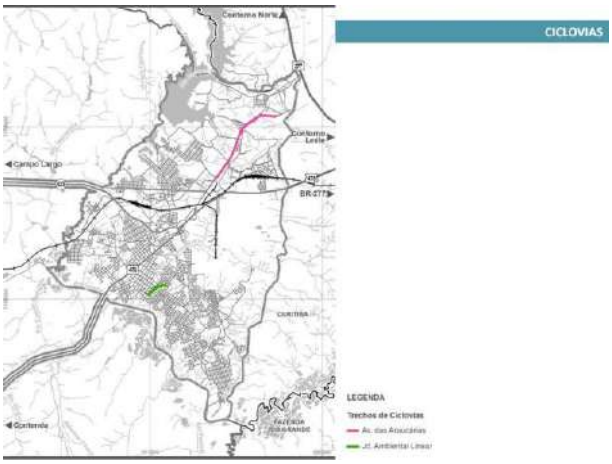
SOBRE MOBILIDADE
Via com 60 pessoas


SOBRE ARAUCÁRIA
ARAUCÁRIA: 109.943 hab. (2007)
119.123 hab. (2010)
133.428 hab. (2015)
8,3%
12,0%
(IBGE e projeção IFARDES)
36.558 veículos (2007)
56.137 veículos (2010)
76.691 veículos (2015)
53,6%
36,6%
(DETRAN-PR – Frota Geral)
2007 3,00
2010 2,12
2015 1,73

SISTEMA DE CIRCULAÇÃO URBANA
LEGENDA


PONTOS DE CONFLITOS
LEGENDA


PESQUISAS DE CAMPO
LEGENDA


CICLOVIAS
Contorno Norte
Campo Largo
BR-277
CURITIBA
Contenda
LEGENDA

RUAS
Roma
Porto Alegre

RUAS

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES:

- Na questão da mobilidade urbana, **não existe um único remédio** que resolva tudo. E com o **somatório e a orquestração de ações continuadas** que teremos resultados saudáveis para toda a população.
- A Prefeitura tem um desafio ainda não suficientemente abordado – como **administrar a escassez crescente de espaço para circular.** A solução tem de ser **tecnicamente viável e socialmente o mais justa.**
- O erro não está em valorizar a **grande obra**, e sim **absolutiza-lá, como se fosse a única** e complexa solução para a melhoria da mobilidade urbana.
- Políticas que visam **adaptar o automóvel à cidade** não parecem, hoje, mais convincentes do que aquelas que recentemente acabaram por **adaptar a cidade ao automóvel.**

MOBILIDADE URBANA

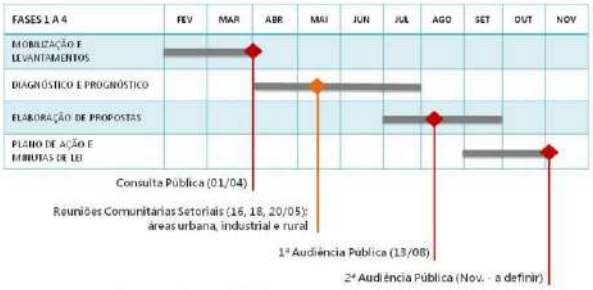
O que é Mobilidade afinal?

O conceito de mobilidade urbana evoluiu ao longo das últimas décadas, superando o foco exclusivo em **problemas de "transporte" para o movimento e acesso de pessoas** (serviços, bens).

MOBILIDADE: Capacidade das pessoas em se deslocar e acessar bens e serviços num determinado território.

PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA (PlaMob)

CRONOGRAMA DO PLANO



FORMAS DE PARTICIPAÇÃO

Fonte: VERTRAG (2016).

9.2 2ª REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA INDUSTRIAL

9.2.1 MEMÓRIA DO EVENTO (18/05/2016)

Objetivo: Discutir objetivos e expectativas sobre o Plano, bem como a organização prévia das fontes de consulta e informação, com enfoque na área industrial de Araucária	
Local: Escola de Gestão	
Data: 18/05/2016	**Horário:** 18h00 – 21h00

Nome dos participantes:	Secretaria / Entidade:
Fernanda Maria Karas	CODAR
Rubens Novicki	Petrobras
Elias Ubirajara Kasecker Junior	Secretaria Municipal de Planejamento / NPPU
Everton P. Favetti	Secretaria Municipal de Segurança Pública
Naomi Scheer	Vertrag
Luis Henrique Fragomeni	Vertrag
Guilherme Fragomeni	Vertrag
Alex Sandro B. Gonzales	Munters Brasil
Ana Maria Santin	Vertrag
Victor A. Antunes	Secretaria Municipal de Planejamento
Bruna Caroline da Paixão	Secretaria Municipal de Planejamento
Giovani D. Mendes	Transtupi
Neilor de C. Paes	CAU / PR
Estelio Dzikovick	U. Tindiquera
Celio Roberto Vieira	Transtupi
Marco Ozorio	CODAR
Amaury Martins Silveira	Araucária Transporte Coletivo
Alois de Oliveira	Araucária Transporte Coletivo
Luiz Antonio Gouvêa	Secretaria Municipal de Urbanismo / Trânsito
Licéia Abreu	Secretaria Municipal de Planejamento
Paulo Horácio	CMA
Natália Mealha Cabrita	Secretaria Municipal de Planejamento
Alessandro Moro	Berneck
Bruno Tonel Otsuka	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
Alberto C. Huffer	A1 - Tecnologia
Jhayme Sofneli	A1 - Tecnologia
Estefano Lilandowski	AECIAR
Clverson Jose Silva	RUDIPEL
Daniel Neves Filho	RUDIPEL
Tatiana de Sousa	Secretaria Municipal de Planejamento

Giuliano Nishioka	Secretaria Municipal de Planejamento
Lauri A. Lenz	Secretaria Municipal de Planejamento
Elenize Assumpção	Arquiteta
Rizio Wachowicz	Engenheiro Civil
Fabio Alceu Fernandes	Engenheiro Civil
Emílio Batista Júnior	Diretor de trânsito

Reunião:

No dia 18 de Maio de 2016, às 18h00, na Escola de Gestão, foi realizada a segunda Reunião Comunitária do Plano de Mobilidade de Araucária, com enfoque na área industrial. Após a apresentação pelo advogado Guilherme Fragomeni, foi solicitado que os presentes se apresentassem aos demais: nome e empresa e/ou profissão, - com a intenção de identificar o perfil dos participantes e possibilitar a formação de grupos de discussão com pessoas de diferentes perfis. Após a explanação da socióloga Ana Maria sobre como seria realizada a dinâmica participativa, foram formados 2 (dois) grandes grupos, com 15 (quinze) a 16 (dezesseis) atores cada. Em cada grupo seriam discutidos temas relacionados à mobilidade (infraestrutura, trânsito, sinalização, calçadas, transporte público) e elencadas, no máximo, 5 (cinco) ideias relativas a potencialidades, deficiências e propostas para Araucária (pontos positivos, negativos e soluções, respectivamente). Para cada grupo foi elegido um mediador, o qual acompanhou e orientou as discussões e a formulação de ideias. O 1º grupo foi mediado pelo engenheiro Lauri, e o 2º grupo, mediado pelo engenheiro Luiz. Após cerca de 50 (cinquenta) minutos de discussão, os mediadores dos grupos apresentaram aos demais presentes, dentre todas as ideias discutidas, as 5 (cinco) principais questões potenciais e deficitárias quanto à mobilidade em Araucária - com enfoque à área industrial, - e as 5 propostas formuladas visando a resolução das questões levantadas. As ideias de cada grupo foram escritas em tarjetas coloridas nas cores azul, rosa e amarela, tratando de potencialidades, deficiências e propostas, respectivamente. Na apresentação dos grupos, os mediadores compuseram um painel único, ao final, composto por 30 tarjetas coloridas (10 potencialidades, 10 deficiências e 10 propostas). Após a apresentação das ideias discutidas nos grupos, cada um dos participantes na ocasião recebeu 3 (três) adesivos (nas cores azul, vermelho e dourado) para que pudessem demarcar no quadro, individualmente, quais ideias considera como prioritárias para o Plano de Mobilidade. Ou seja, todos os presentes puderam eleger e priorizar uma potencialidade, uma deficiência e a melhor proposta dentre todas as apresentadas. Após a eleição individual, foram somados os votos de cada ideia para o destaque das principais prioridades. Ana Maria explicou que, apesar das priorizações feitas em cada grupo e individualmente, todas as ideias formuladas serão consideradas na elaboração do Plano de Mobilidade. Ao final, destacou também, quantas foram as questões com aspectos semelhantes formuladas por ambos os grupos que, de certa forma, complementam-se. Além das contribuições e ideias identificadas nos quadros, os participantes destacaram a situação de acesso à empresa A1, atualmente em estado “lamentável”: risco e insegurança aos colaboradores da empresa, uma vez que o acesso ao ponto de ônibus é feito pelos trabalhadores pela via sem acostamento, sem iluminação, evidenciando a falta de insegurança no trajeto, inclusive até o Terminal mais próximo. Segundo os representantes da empresa, a infraestrutura prevista pelo poder público, na ocasião da instalação da A1, não foi executada conforme o acordado. Outros participantes também destacaram a problemática do transporte de cargas perigosas na Av. das Araucárias. A falta de segurança na via somada à proximidade da Represa e do rio Passaúna indicam a prioridade de investimentos na via, uma vez que, em caso de tombamento ou acidentes, há possibilidade eminente de escoamento de carga perigosa em direção à represa. Os presentes, sobretudo, os funcionários da Prefeitura, exaltaram também o projeto de reestruturação da Avenida Castelo Branco. Atualmente, o trajeto é feito com insegurança, pouca iluminação e infraestrutura deficitária, havendo depósito de resíduos irregulares em ambos os lados da via. Foi solicitada a fiscalização efetiva na via, por parte tanto de Araucária, quanto de Curitiba - “os resíduos possivelmente vêm de Curitiba também”.

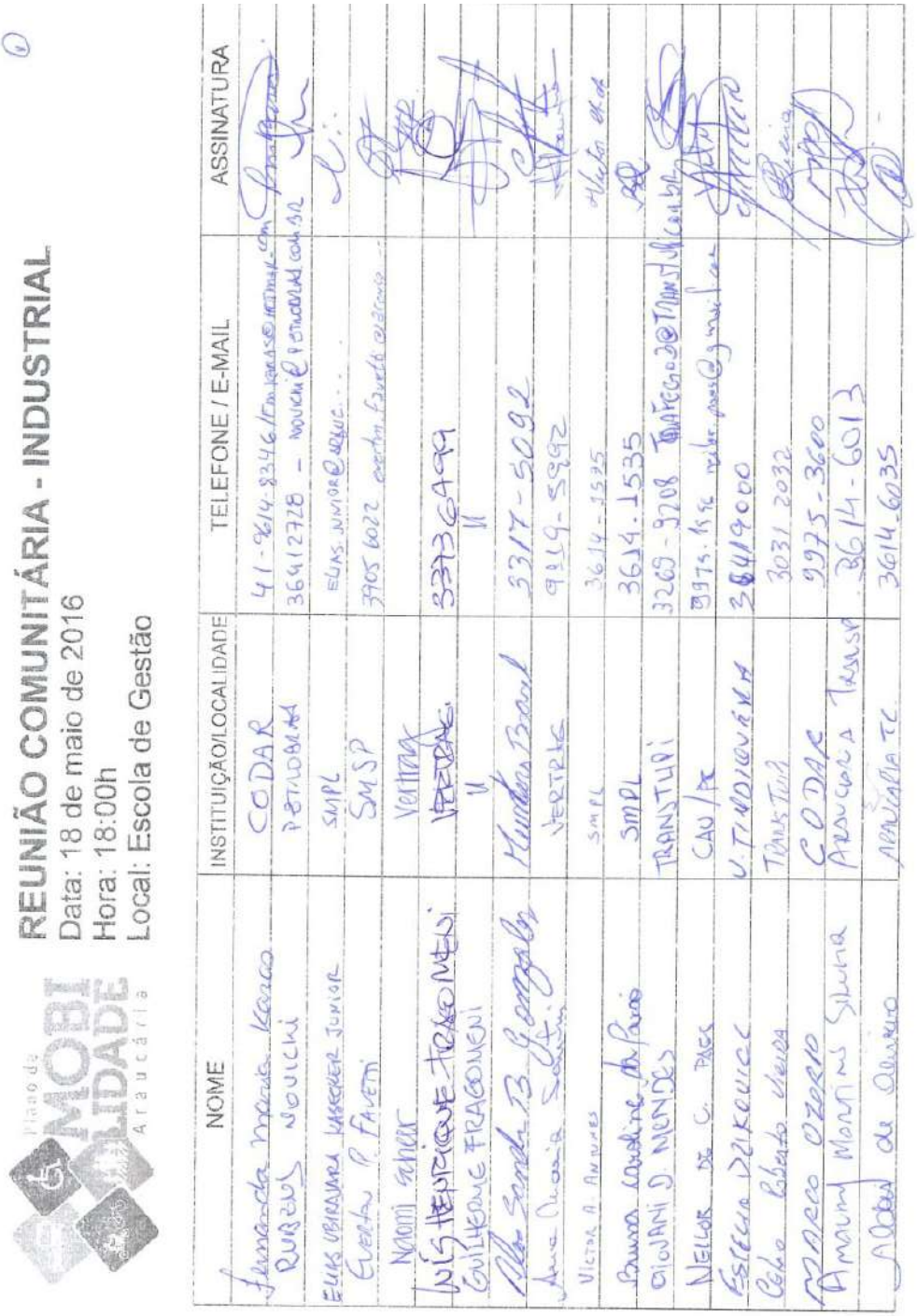
Fotos:

POTENCIALIDADES
(PONTOS POSITIVOS)

POTENCIALIDADES
(PONTOS POSITIVOS)
DEFICIÊNCIAS
(PONTOS NEGATIVOS)
PROPOSTAS

9.2.2 LISTA DE PRESENÇA

Figura 37: Lista de presença da 2ª Reunião Comunitária - Área Industrial (Parte 1/2).



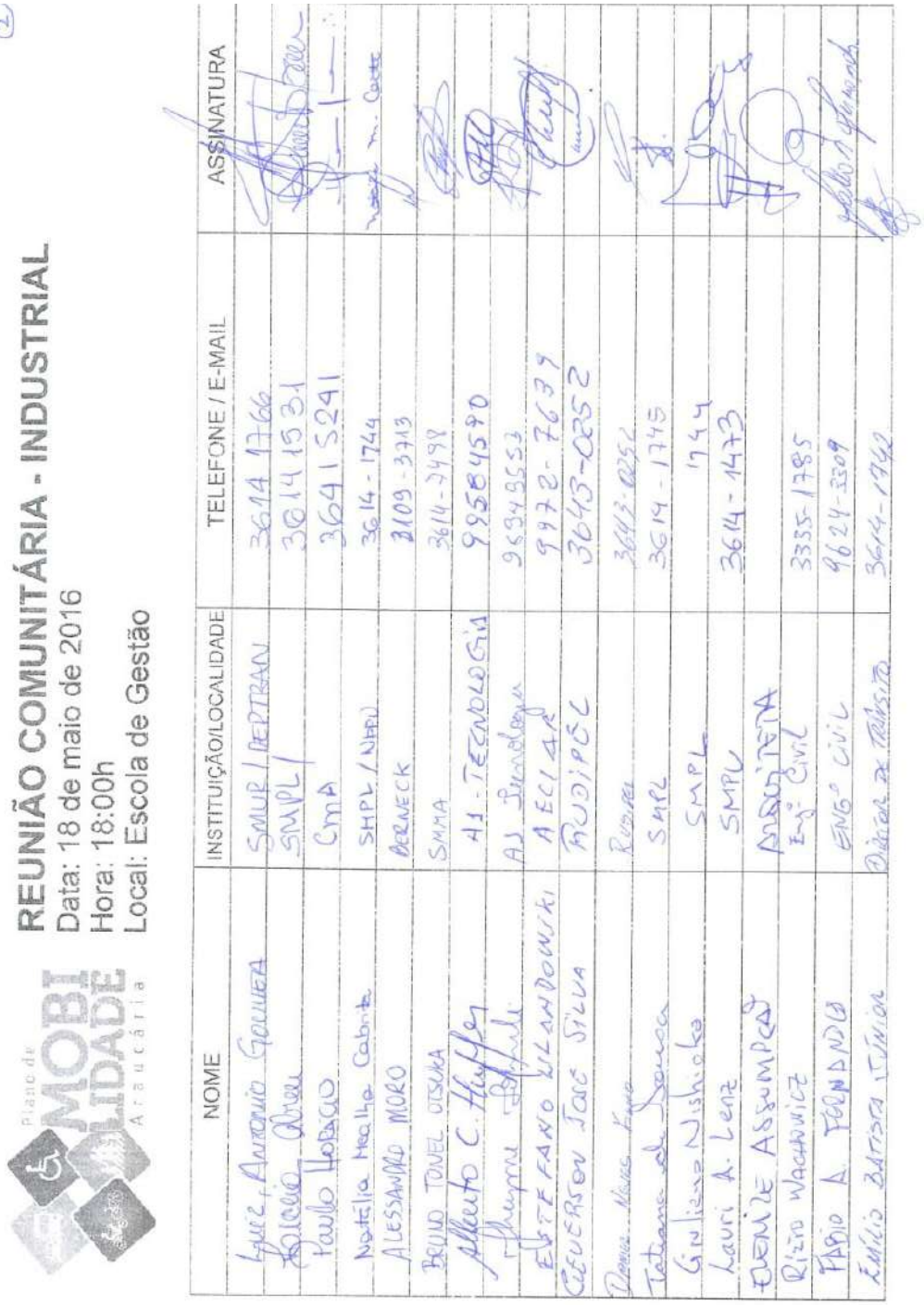
Plano de MOBILIDADE Araucária

REUNIÃO COMUNITÁRIA - INDUSTRIAL
Data: 18 de maio de 2016
Hora: 18:00h
Local: Escola de Gestão

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Fernanda Maria Kosco	CODAR	41-9614-8346 / fernanda@codar.com	
Rubens Novicki	Petrobras	36412728 - novicki@petrobras.com.br	
Elias Ubiratan Kasseker Junior	SMPL	elias.junior@araucaria.pr.gov.br	
Everton P. Favetti	SMSP	3905 6022 everton.favetti@araucaria	
Naomi Schier	VERTRAG		
Luis Henrique Tragonelli	VERTRAG	33736499	
Guilherme Tragonelli	"	"	
Alex Sandro B. Gonçalves	Kundera Brasil	3317-5092	
Ana Cláudia Souza	VERTRAG	9129-5992	
Victor A. Antunes	SMPL	3614-1525	
Bruna Caroline da Paixão	SMPL	3614.1535	
Giovani D. Mendes	TRANSTUPI	3269-3208	
Nelson de C. Paes	CAU/PR	9975.1596	
Estela Dzikevicz	U.T. INDUSTRIAL	36419000	
Celso Ribeiro Vieira	TRANSTUPI	3031 2032	
Marcelo Ozerio	CODAR	9975-3600	
Amauri Martins Silveira	Araucária Transp	3614-6013	
Adriel de Oliveira	APRIAATA TC	3614.6035	

Fonte: VERTRAG (2016).

Figura 38: Lista de presença da 2ª Reunião Comunitária - Área Industrial (Parte 2/2).



Plano de MOBILIDADE Araucária

REUNIÃO COMUNITÁRIA - INDUSTRIAL
Data: 18 de maio de 2016
Hora: 18:00h
Local: Escola de Gestão

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Igor Antonio Gonçalves	SMUR / DEPTRAN	3614 1766	
Rosana Alves	SMPL /	3614 1531	
Paulo Horacio	CMA	3641 5291	
Natália Heallia Cabrite	SHPL / NHAI	3614 - 1744	
ALESSANDRO MORO	BERNECK	3109 - 3913	
BRUNO TOMEL OTSUKA	SMMA	3614 - 2498	
Alberto C. Huffa	A1 - TECNOLOGIA	99584590	
[illegible]	A1 Tecnologia	9934 9553	
ESTEFANO KLANDOWSKI	AECIAR	9972 - 7639	
CLEVERSON JOSÉ SILVA	RODIPÉL	3643-0252	
Denise Nunes Lopes	RODIPEL	3643-0252	
Tatiane de Souza	SMPL	3614 - 1745	
Giuliano Nishioka	SMPL	1744	
Lauri A. Lenz	SMPL	3614 - 1473	
DENILE ASSUMPÇÃO	ARQUITETA		
Rizio Wachowicz	Eng. Civil	3355-1785	
FÁBIO A. FERNANDES	ENG° CIVIL	9624-3309	
Emílio Batista Júnior	Diretor de Trânsito	3614-1742	

Fonte: VERTRAG (2016).

9.2.3 MATERIAL DE DIVULGAÇÃO

Além dos mesmos canais de divulgação utilizados para a 1ª Reunião Comunitária Setorial (indicados no item 6.1.3), o evento com enfoque industrial foi divulgado com os materiais gráficos a seguir:

Figura 39: Material de divulgação da 2ª Reunião Comunitária (Área Industrial).

Fonte: PMA (2016).

9.2.4 *SLIDES* UTILIZADOS

Figura 40: *Slides* utilizados para a 2ª Reunião Comunitária (Área Industrial).

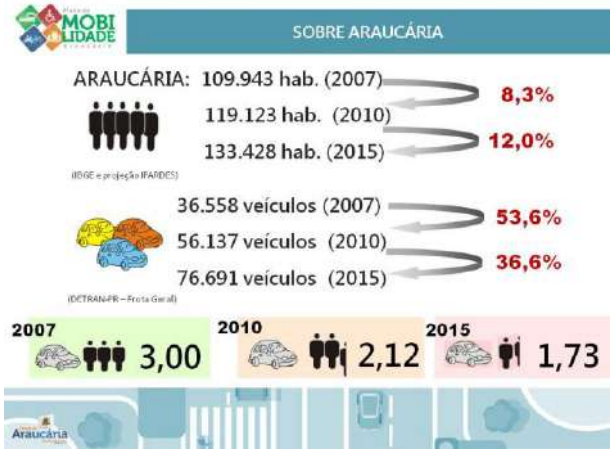
SOBRE O ESPAÇO URBANO
RUA: ESPAÇO PÚBLICO PARA QUEM ?
Pedestres
Ciclistas
"Carrinheiros"
Usuários do transporte coletivo
Usuários de automóveis particulares
Outros usos – Lazer, Encontro, Informação

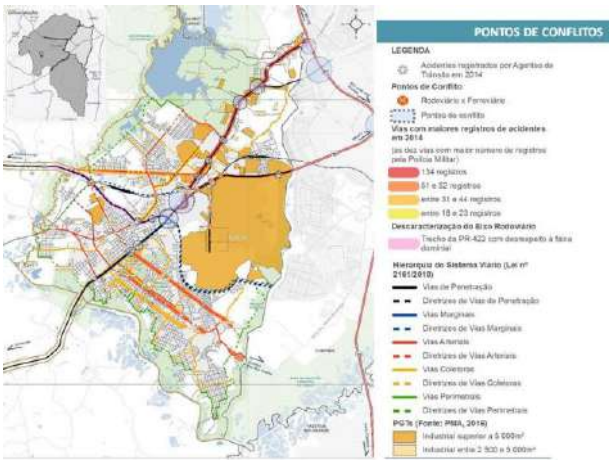
MOBILIDADE: Transporte e Circulação

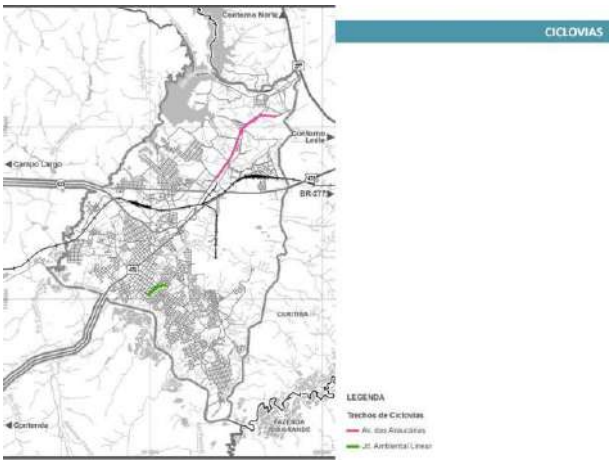
SOBRE MOBILIDADE
As ruas hoje associadas ao congestionamento e deterioração dos centros urbanos são as mesmas que viabilizam sua dinâmica, animação e identidade da cidade.

SOBRE MOBILIDADE
mais desejável
Caminhar
Andar de bicicleta
Transporte público (BRT, outros)
Transporte de carga
Automóveis e motocicletas
menos desejável

SOBRE MOBILIDADE
Via com 60 pessoas


SOBRE ARAUCÁRIA
ARAUCÁRIA: 109.943 hab. (2007)
119.123 hab. (2010)
133.428 hab. (2015)
8,3%
12,0%
(IBGE e projeção IFARDES)
36.558 veículos (2007)
56.137 veículos (2010)
76.691 veículos (2015)
53,6%
36,6%
(DETRAN-PR – Frota Geral)
2007 3,00
2010 2,12
2015 1,73





ALGUMAS CONSIDERAÇÕES:

- Na questão da mobilidade urbana, **não existe um único remédio** que resolva tudo. E com o **somatório e a orquestração de ações continuadas** que teremos resultados saudáveis para toda a população.
- A Prefeitura tem um desafio ainda não suficientemente abordado – como **administrar a escassez crescente de espaço para circular.** A solução tem de ser **tecnicamente viável e socialmente o mais justa.**
- O erro não está em valorizar a **grande obra**, e sim **absolutiza-lá, como se fosse a única** e complexa solução para a melhoria da mobilidade urbana.
- Políticas que visam **adaptar o automóvel à cidade** não parecem, hoje, mais convincentes do que aquelas que recentemente acabaram por **adaptar a cidade ao automóvel.**

MOBILIDADE URBANA

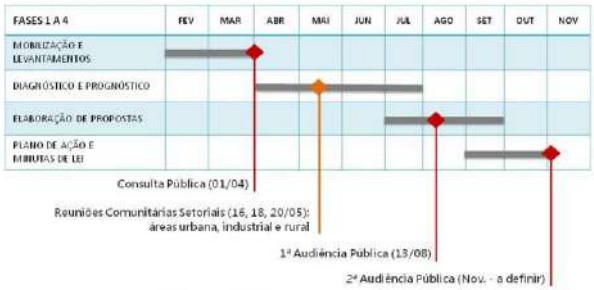
O que é Mobilidade afinal?

O conceito de mobilidade urbana evoluiu ao longo das últimas décadas, superando o foco exclusivo em **problemas de "transporte" para o movimento e acesso de pessoas** (serviços, bens).

MOBILIDADE: Capacidade das pessoas em se deslocar e acessar bens e serviços num determinado território.

PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA (PlaMob)

CRONOGRAMA DO PLANO



FORMAS DE PARTICIPAÇÃO

QUESTIONÁRIO

DINÂMICA DA REUNIÃO COMUNITÁRIA

Grupos

Potenciais	Problemas	Propostas
Pontos Positivos	Pontos Negativos	Soluções

- ✓ Discussão em grupo
- ✓ Anotações das ideias nas tarjetas coloridas
- ✓ Apresentação dos grupos
- ✓ Definição de prioridades

DINÂMICA DA REUNIÃO COMUNITÁRIA

Temas (sugestões):

- Trânsito
- Transporte público
- Calçadas e ciclovias
- Acessos, estradas e ferrovias
- Transporte de carga
- Sinalização

Fonte: VERTRAG (2016).

9.3 3ª REUNIÃO COMUNITÁRIA SETORIAL - ÁREA RURAL

9.3.1 MEMÓRIA DO EVENTO (20/05/2016)

Objetivo: Discutir objetivos e expectativas sobre o Plano, bem como a organização prévia das fontes de consulta e informação, com enfoque na área rural e sua interligação com a sede de Araucária

Local: Salão Paroquial da Matriz

Data: 20/05/2016	**Horário:** 18h00 - 20h00

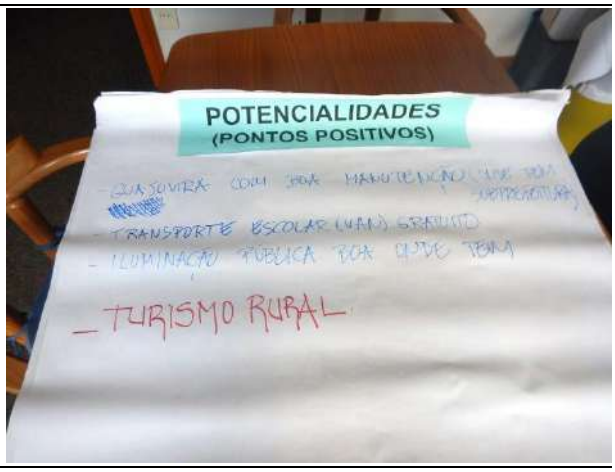
Nome dos participantes:	Secretaria / Entidade:
Elias Ubirajara K. Junior	Secretaria Municipal de Planejamento
Natália Mealha Cabrita	Secretaria Municipal de Planejamento
Filipe Ribeiro Rigotti	Secretaria Municipal de Planejamento
Daniele Lima	Secretaria Municipal de Planejamento
Victor A. Antunes	Secretaria Municipal de Planejamento
Giuliano Nishioka	Secretaria Municipal de Planejamento
Antonio Simborksi	Sindicato Rural
Everton P. Favetti	SMPL
Bruna Caroline da P.	SMPL
Miguel Stanicheski	Sindicato Rural
Luiz Antonio Gouvêa	Secretaria Municipal de Urbanismo / DEPTRAN
Emílio Batista Júnior	Secretaria Municipal de Urbanismo / DEPTRAN
Lauri A. Lenz	Secretaria Municipal de Planejamento
Jussara Maria Silva	Vertrag
Ana Maria Santin	Vertrag
Thaisa de Fatima Gondek	Vertrag
Rizio Wachowicz	Sociedade Civil
Luciano Surol	Sindarq/PR

Reunião:

No dia 20 de Maio de 2016, às 18h00, na sala de catequese da Igreja Matriz, foi realizada a terceira Reunião Comunitária do Plano de Mobilidade de Araucária, com enfoque na área rural. Ela foi iniciada às 18h40 pela arquiteta da Secretaria Municipal de Planejamento, Natália Mealha Cabrita, a qual agradeceu a presença dos moradores. Comenta rapidamente sobre a divulgação dos eventos ocorridos na semana, que foi significativa, mas, apesar disto, muitas pessoas não compareceram. Apresentou a arquiteta urbanista Jussara Maria Silva. Esta fala que o propósito da equipe técnica envolvida no PlaMob é trabalhar as áreas rural e urbana e inicia a apresentação. Explica brevemente a dinâmica participativa a ser realizada e explana sobre a importância do PlaMob e as leis que tornam obrigatória a realização deles nos Municípios brasileiros. Faz a apresentação inicial e questiona quantas vezes os moradores da área rural presentes vem para a área urbana. O Sr. Miguel responde de 4 (quatro) a 5 (cinco) vezes no mês e o Sr. Antonio, todos os dias. Na sequência, a dinâmica é iniciada questionando os participantes quanto aos pontos negativos existentes na região que habitam. Um fala da estrada de acesso e a falta de manutenção desta. O outro comenta sobre as intervenções da prefeitura do Município e os pontos negativos delas. A dinâmica segue com o levantamento dos pontos negativos e a indicação de propostas. Quanto ao transporte público na área rural, uma participante diz que a duração do trajeto até a área central é de 1 (uma) hora e que utiliza esse serviço de 5 (cinco) a 6 (seis) vezes na semana. Menciona que são poucos os horários que o ônibus passa em sua região e sugere o aumento da frequência. Outra sugestão é a melhoria das vias que fazem grandes ligações entre o meio rural e a área urbana e que também são usadas pelo transporte público. Por causa das más condições das estradas, os

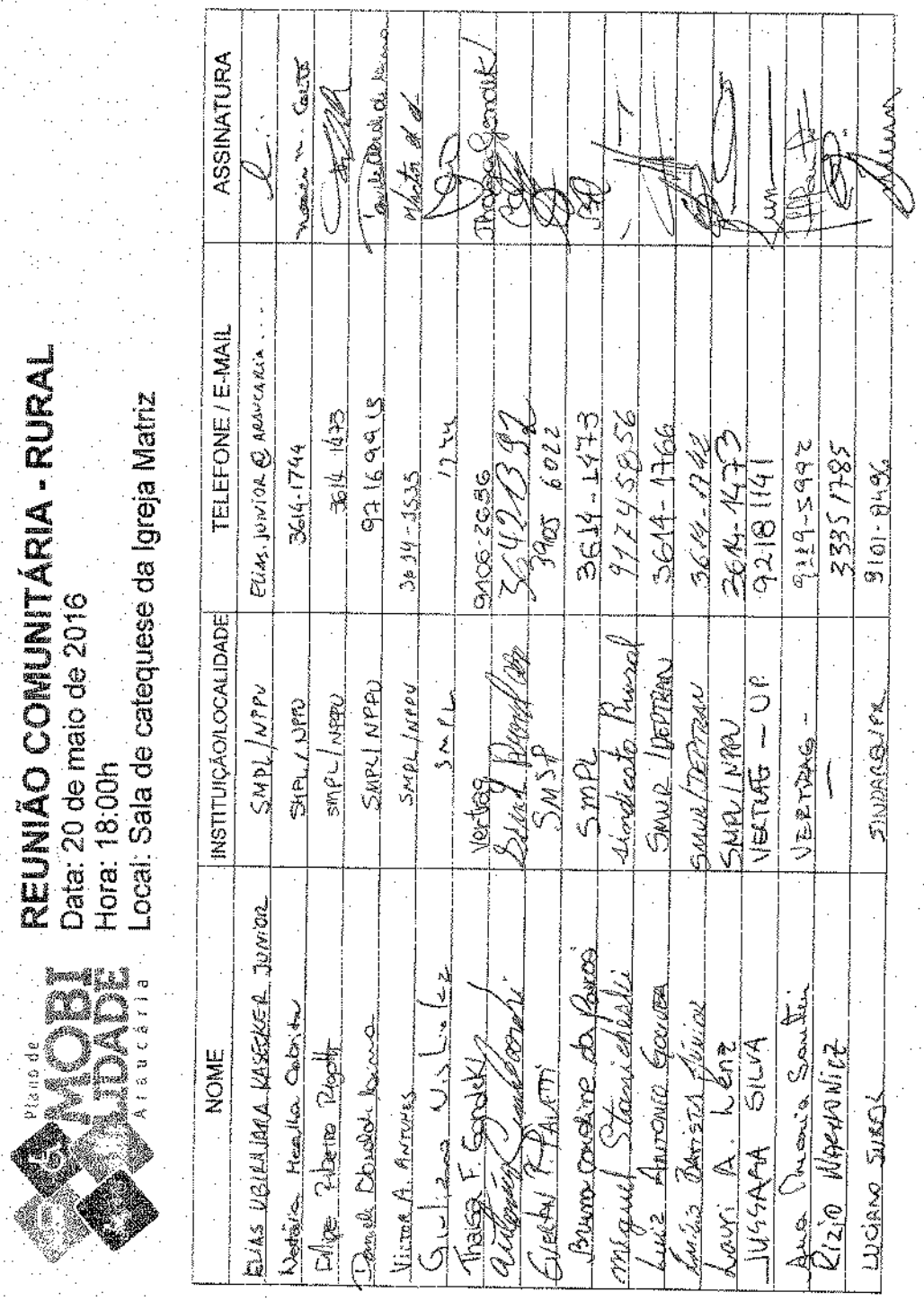
veículos demoram mais tempo para realizar os trajetos. As roçadas também estão intransitáveis, sendo preciso caminhar na via, apontando uma situação de perigo se algum automóvel cruzar o caminho do pedestre. Levanta um ponto positivo: onde há subprefeituras, há melhores condições de infraestrutura, como no Guajuvira. Assim, a urbanista Jussara questiona os demais sobre os pontos positivos existentes na área rural. Após a discussão, a dinâmica é concluída às 20h. Jussara mostra para os participantes as fases do PlaMob. Convida a todos para participar das próximas audiências públicas do projeto e passa a palavra para a arquiteta Natália, a qual fala sobre o questionário que esta sendo realizado online. Como última contribuição, o Sr. Miguel levanta a questão do estacionamento rotativo em Araucária, sugerindo a utilização do bloco de cartões, como é feito em outras cidades. Os demais presentes concordam com a dificuldade de encontrar um ponto de venda do ticket e que muitos usuários não tem habilidade com aplicativos de celular. Assim, a reunião é encerrada por volta das 20h.

Fotos:



9.3.2 LISTA DE PRESENÇA

Figura 41: Lista de presença da 3ª Reunião Comunitária (Área Rural).



Plano de MOBILIDADE Araucária

REUNIÃO COMUNITÁRIA - RURAL
Data: 20 de maio de 2016
Hora: 18:00h
Local: Sala de catequese da Igreja Matriz

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
ELIAS VIEIRA JUNIOR	SMPL/NPPU	Elias.junior@araucaria...	
Natalia Heulha Cabral	SMPL/NPPU	3614-1744	
Felipe Ribeiro Rigotti	SMPL/NPPU	3614-1433	
Daniela Bonato Ramos	SMPL/NPPU	9716 9915	
Victor A. Antunes	SMPL/NPPU	3614-1535	
Giuliano Vislez	SMPL	1244	
Thaisa F. Sgotski	Vertrag	9106-2636	
Wilmar Sgotski	Bilual	3249 0392	
Everaldo R. Palatti	SMSP	3905 6022	
Bruno Cordeiro de Paros	SMPL	3614-1473	
Miguel Stanislaski	Sindicato Rural	9124 5856	
Luiz Antonio Gouvêa	SMUR/DEPTRAN	3614-1766	
Luiz Batista Júnior	SMUR/DEPTRAN	3614-1742	
Lauri A. Lenz	SMPL/NPPU	3614-1473	
JUGGARA SILVA	VERTRAG - UP	9218 1141	
Ana Lucia Santos	VERTRAG	9129-5992	
Rizio Hernandez	—	3335 1785	
LUCIANO SILVA	SINDRAGUPR	9101-8496	

Fonte: VERTRAG (2016).

9.3.3 MATERIAL DE DIVULGAÇÃO

Figura 42: Material de divulgação da 3ª Reunião Comunitária (Área Rural).

Fonte: PMA (2016).

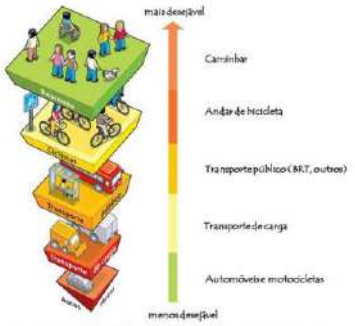
9.3.4 *SLIDES* UTILIZADOS

Figura 43: *Slides* utilizados para a 3ª Reunião Comunitária (Área Rural).

SOBRE MOBILIDADE

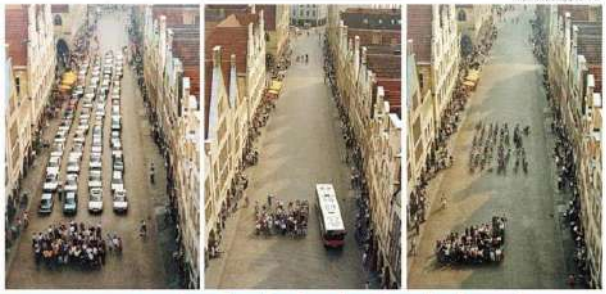
As ruas hoje associadas ao **congestionamento e deterioração dos centros urbanos** são as mesmas que viabilizam sua **dinâmica, animação e identidade da cidade.**

SOBRE MOBILIDADE



SOBRE MOBILIDADE

Via com 60 pessoas



SOBRE ARAUCÁRIA

ARAUCÁRIA: 109.943 hab. (2007)
119.123 hab. (2010) — 8,3%
133.428 hab. (2015) — 12,0%

(IBGE e projeção IFARDES)

36.558 veículos (2007)
56.137 veículos (2010) — 53,6%
76.691 veículos (2015) — 36,6%

(DETRAN-PR – Frota Geral)

2007	2010	2015
3,00	2,12	1,73

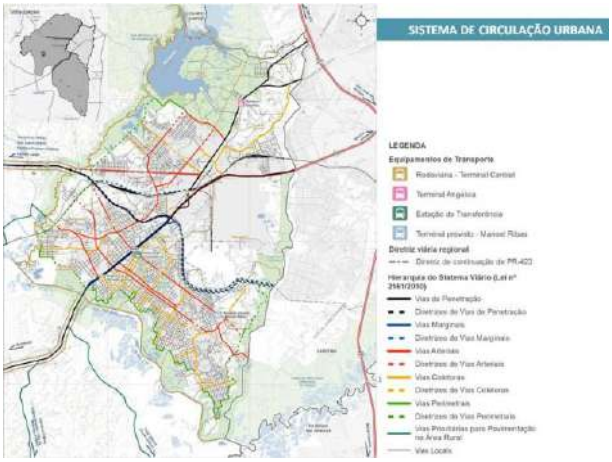
SOBRE ARAUCÁRIA

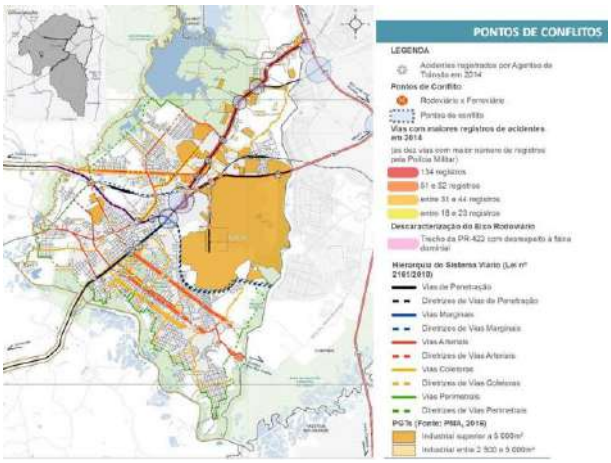
MOBILIDADE no ESPAÇO RURAL tem sido objeto de uma literatura menos abundante do que em ÁREAS URBANAS e PERIURBANAS

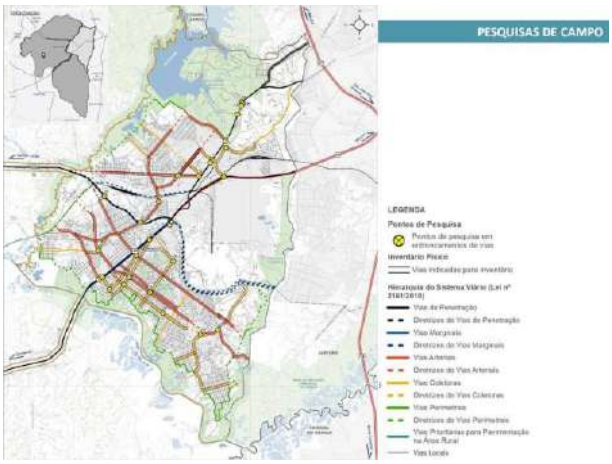
NÃO - para a transferência direta de postulados oriundos dos estudos urbanos,

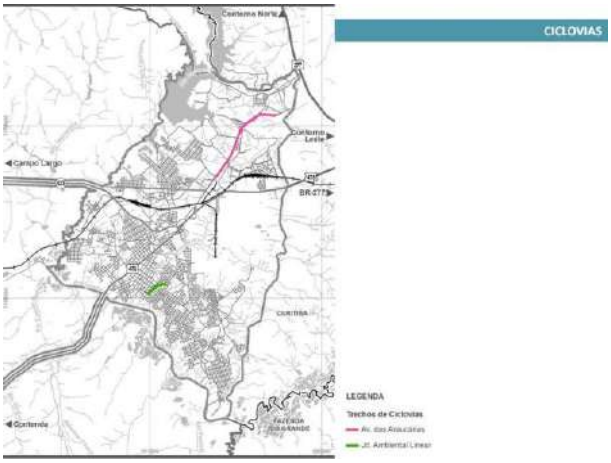
SIM - para o para o entendimento da dimensão social da acessibilidade dos indivíduos da área rural

ÁREA RURAL
o tratamento da área rural deve ser diferenciado da área urbana – atender as características de povoamento, de situação geográfica e evolução socioeconômica


SISTEMA DE CIRCULAÇÃO URBANA
LEGENDA


PONTOS DE CONFLITOS
LEGENDA


PESQUISAS DE CAMPO
LEGENDA


CICLOVIAS
LEGENDA

PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA (PlaMob)
Necessidades de = vias
Crescimento Urbano desordenado
Tendência aos deslocamentos em maior nº e maior distância
Menor freqüência do Transporte Público Coletivo
Diminuição do Transporte Público e tarifas = caros
Maior dependência do automóvel
Aumento do tráfego, da população e de congestionamento

MOBILIDADE URBANA

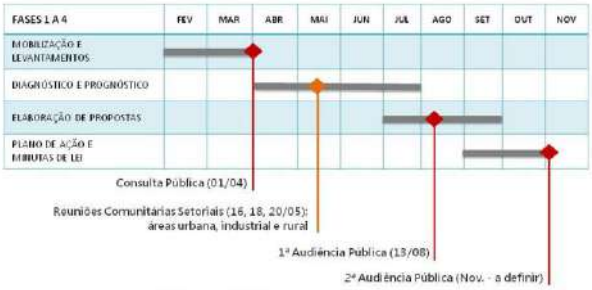
O que é Mobilidade afinal?

O conceito de mobilidade urbana evoluiu ao longo das últimas décadas, superando o foco exclusivo em **problemas de "transporte" para o movimento e acesso de pessoas** (serviços, bens).

MOBILIDADE: Capacidade das pessoas em se deslocar e acessar bens e serviços num determinado território.

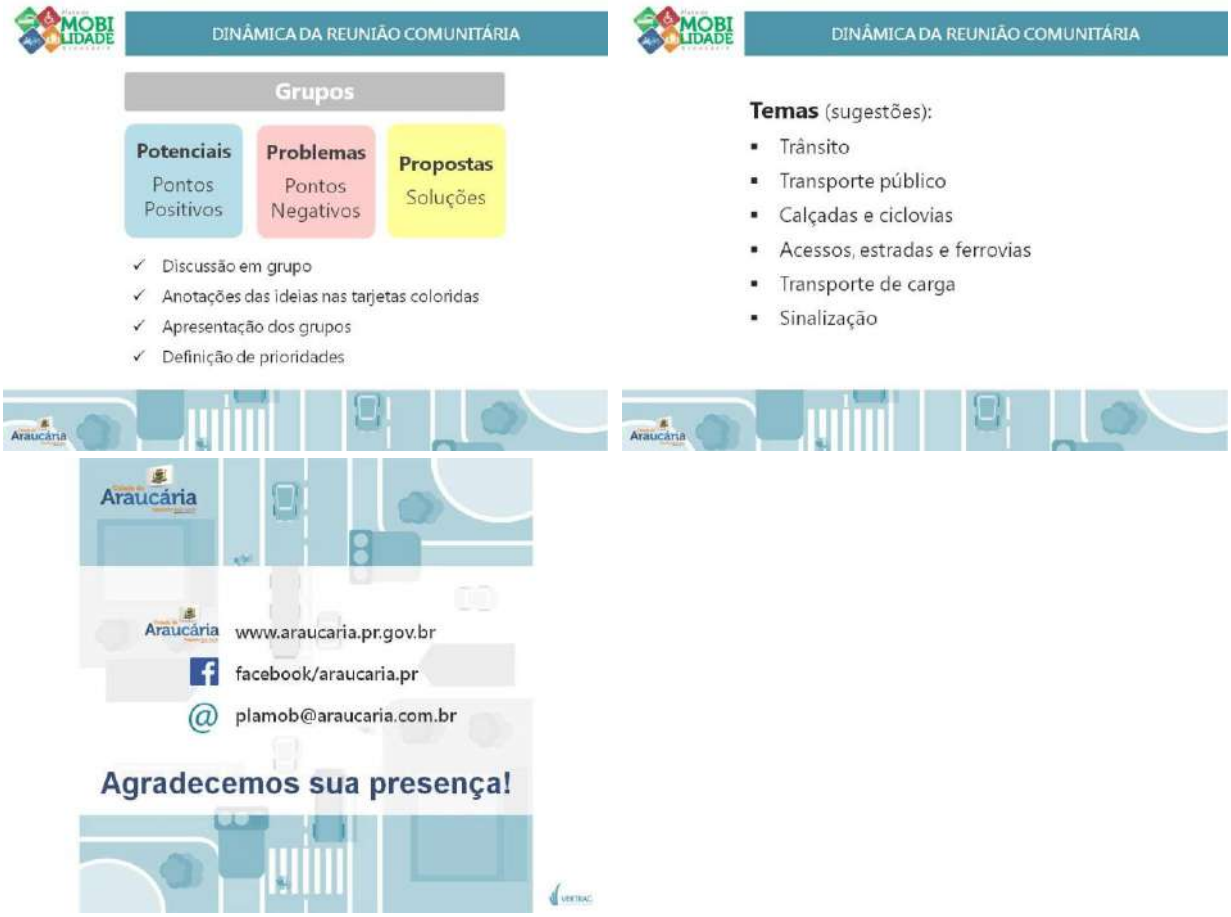
PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA (PlaMob)

CRONOGRAMA DO PLANO



FORMAS DE PARTICIPAÇÃO

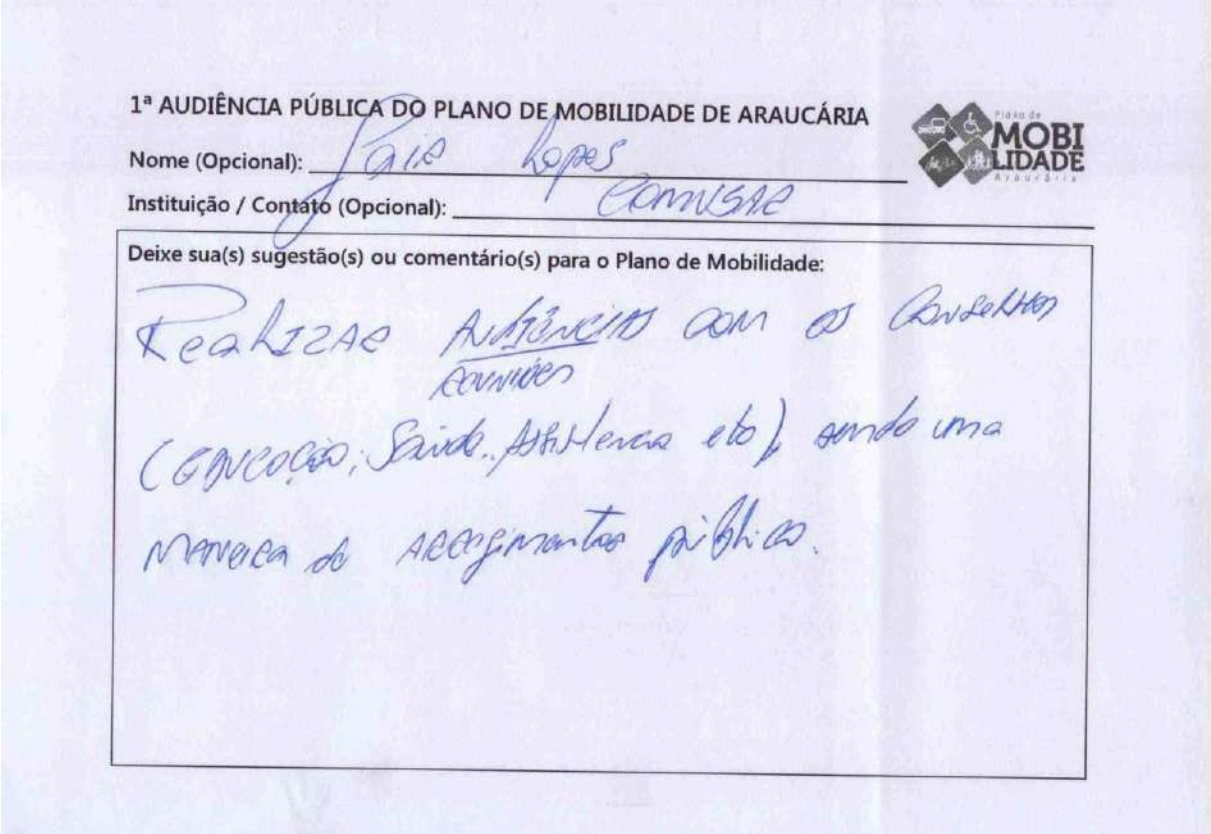
QUESTIONÁRIO



Fonte: VERTRAG (2016).

9.4 Fichas de Participação

Figura 44: Fichas preenchidas pelos participantes durante a 1ª Audiência Pública do PlaMob.



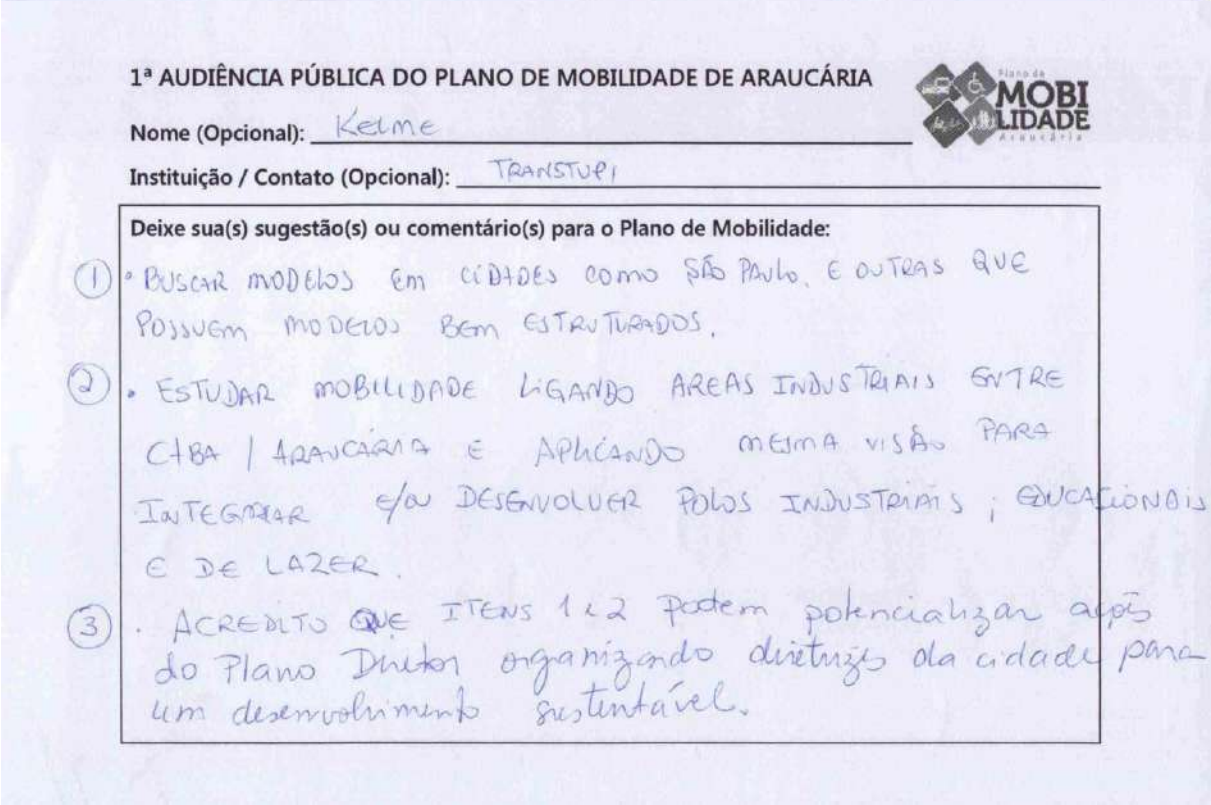
1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA

Nome (Opcional): Raia Lopes

Instituição / Contato (Opcional): Comsae

Deixe sua(s) sugestão(s) ou comentário(s) para o Plano de Mobilidade:

Realizar Audiências com os Conselhos Comunitários (Educação, Saúde, Assistência etc) sendo uma maneira de Acompanhamento público.



1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA

Nome (Opcional): Kelme

Instituição / Contato (Opcional): TRANSTUPI

Deixe sua(s) sugestão(s) ou comentário(s) para o Plano de Mobilidade:

(1) • BUSCAR MODELOS EM CIDADES COMO SÃO PAULO, E OUTRAS QUE POSSUEM MODELOS BEM ESTRUTURADOS.

(2) • ESTUDAR MOBILIDADE LIGANDO AREAS INDUSTRIAIS ENTRE CTBA / ARAUCÁRIA E APLICANDO MESMA VISÃO PARA INTEGRAR E/OU DESENVOLVER POLOS INDUSTRIAIS; EDUCACIONAIS E DE LAZER.

(3) . ACREDITO QUE ITENS 1 e 2 podem potencializar após do Plano Diretor organizando diretrizes da cidade para um desenvolvimento sustentável.

1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA

Nome (Opcional): Aldair de Oliveira

Instituição / Contato (Opcional): ARAUCÁRIA TC

Deixe sua(s) sugestão(s) ou comentário(s) para o Plano de Mobilidade:

melhorar a sinalização das ruas nos bairros principalmente onde passam as linhas urbanas, pois o pessoal ~~estacionadam~~ estacionam carros dos dois lados da rua dificultando o trânsito de todos

1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA

Nome (Opcional): LUCIANO SUREK

Instituição / Contato (Opcional): SINDARA/PR

Deixe sua(s) sugestão(s) ou comentário(s) para o Plano de Mobilidade:

CONSIDERANDO O DIAGNÓSTICO APRESENTADO E A CONCENTRAÇÃO DO DESLOCAMENTO PENDULAR, COM CONCENTRAÇÃO DE 40% PELA RODOVIA DO XISTO E AV. DAS ARAUCÁRIAS, PREVER:

- CRIAÇÃO DE NOVOS EIXOS DE LIGAÇÃO COM CURITIBA (ANTIGA ESTRADA DO BARIGUI) OU NOVAS TRANSPOSIÇÕES COM CURITIBA
- ADEQUAÇÃO/MELHORIA DO LIGAÇÃO MANOEL RIBAS x CAXIMBA
- CONSIDERAR O EIXO METROPOLITANO (SÃO JOSÉ / FRG / ARAUCÁRIA / CAMPO LARGO) NA INTERSEÇÃO DOS NÓS VIÁRIOS E AUMENTO DO FLUXO.
- SENDO A RODOVIA DO XISTO O PRINCIPAL EIXO, PORÉM CONCENTRADO POR TRANSPORTES DE CARGAS, PREVER LIGAÇÕES NORTE/SUL PARALELAS OU PRÓXIMAS AOS RIOS BARIGUI / PASSAÚNA LIGANDO AS ÁREAS AO SUL E CONTROLANDO A OCUPAÇÃO URBANA
- VER NOVOS EIXOS DO ZONEAMENTO E CIRCULAÇÃO DO PDM DE CURITIBA NA REGIÃO SUL

AUDIÊNCIA PÚBLICA - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO
Data: 13 de agosto de 2016
Hora: 8:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME Bico

INSTITUIÇÃO Vila nova

PERGUNTA / COMENTÁRIO
Como vocês avaliam a forma como loteamentos e condomínios foram implantados em Araucária em relação a mobilidade urbana? Vocês acham que os condomínios atuais prejudicam a nova mobilidade?

AUDIÊNCIA PÚBLICA - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO
Data: 13 de agosto de 2016
Hora: 8:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME

INSTITUIÇÃO

PERGUNTA / COMENTÁRIO

HAVERÁ UMA ANÁLISE DAS DIRETRIZES VIÁRIAS (CLASSIFICAÇÃO) COM RELAÇÃO À ESTRUTURA ATUALMENTE EXISTENTE DAS VIAS PARA DEFINIR SE AS MESMAS SÃO ADEQUADAS?
CLASSIFICAÇÃO X CONDIÇÕES/ESTRUTURA DA VIA

AUDIÊNCIA PÚBLICA - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO
Data: 13 de agosto de 2016
Hora: 8:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME

INSTITUIÇÃO

PERGUNTA / COMENTÁRIO

QUANTO AS POLOS GERADORES DE VIAGENS HÁ LEVANTAMENTO DE ORIGEM DESSAS VIAGENS?

AUDIÊNCIA PÚBLICA - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO
Data: 13 de agosto de 2016
Hora: 8:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME

INSTITUIÇÃO

PERGUNTA / COMENTÁRIO

FORAM ANALISADAS AS INCOMPATIBILIDADES ENTRE A CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA E O ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO?

AUDIÊNCIA PÚBLICA - DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO
Data: 13 de agosto de 2016
Hora: 8:00h
Local: Anfiteatro do Paço Municipal

NOME

INSTITUIÇÃO

PERGUNTA / COMENTÁRIO

HÁ RELAÇÃO COERENTE ENTRE A DENSIDADE DEMOGRÁFICA E A DENSIDADE DE ITINERÁRIOS NA ÁREA RURAL?

Fonte: VERTRAG (2016).