



Plano de Mobilidade de Medianeira/PR

Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira/PR

Produto 2 - Relatório de Caracterização Inicial



fupef

Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná





RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL
Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira

CURITIBA
2022



PREFEITO MUNICIPAL

Antonio França Benjamim

VICE-PREFEITO

Evandro Rohling Mees

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO

Solange Aparecida de Lima

SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS

Isaías França Benjamim

COORDENAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Candida Fachinetto Paz



EQUIPE TÉCNICA DE ACOMPANHAMENTO DA PREFEITURA

Andressa Mayara Paloschi

Arquiteta e Urbanista

Carta Ott

Arquiteta e Urbanista

Eduardo Ziglioli

Engenheiro Ambiental e Engenheiro Civil

Marcos Giovani Rigotti

Fiscal do Planejamento

Marcus Vinicius Martins Vargas Prudêncio

Engenheiro Civil

Michelle Seben

Arquiteta e Urbanista

Noely Giasson Bau

Diretora do Medtran

Vinícius Cerezer Seben

Engenheiro Civil

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 3.1 – ORGANOGRAMA DA GESTÃO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA.....	28
FIGURA 3.2 – ORGANOGRAMA DA GESTÃO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA.....	29
FIGURA 3.3 – ORGANOGRAMA DA GESTÃO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA.....	30
FIGURA 3.4 – ORGANOGRAMA DA GESTÃO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA.....	31
FIGURA 4.1 – LOCALIZAÇÃO DE MEDIANEIRA	37
FIGURA 4.2 – PERÍMETROS URBANOS VIGENTES NO MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA...	38
FIGURA 4.3 – LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS NA SEDE URBANA DE MEDIANEIRA.....	39
FIGURA 4.4 – ALTIMETRIA NO TERRITÓRIO MUNICIPAL	41
FIGURA 4.5 – DECLIVIDADE NO TERRITÓRIO MUNICIPAL.....	42
FIGURA 4.6 – HIDROGRAFIA DO MUNICÍPIO	43
FIGURA 4.7 – UCS NO MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA	45
FIGURA 4.8 – ÁREAS DE APP NO MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA.....	46
FIGURA 4.9 – EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA DE MEDIANEIRA	49
FIGURA 4.10 – USO E OCUPAÇÃO DO SOLO VIGENTE.....	53
FIGURA 4.11 – USO E OCUPAÇÃO DO SOLO PROPOSTOS PRELIMINARMENTE	54
FIGURA 4.12 – DENSIDADE DEMOGRÁFICA NA SEDE URBANA DE MEDIANEIRA	56
FIGURA 4.13 – ILUSTRAÇÃO GRÁFICA DAS PROJEÇÕES CALCULADAS PARA A POPULAÇÃO DE MEDIANEIRA	58
FIGURA 4.14 – PIRÂMIDE ETÁRIA DE MEDIANEIRA, EM 2000 E 2010	59
FIGURA 4.15 – DOMICÍLIOS DE USO PERMANENTE POR SETOR CENSITÁRIO.....	61
FIGURA 4.16 – OCUPAÇÕES IRREGULARES EM MEDIANEIRA	62
FIGURA 4.17 – CONJUNTOS HABITACIONAIS DE INTERESSE SOCIAL EM MEDIANEIRA	64
FIGURA 4.18 – ESCALA DO ÍNDICE DE VULNERABILIDADE SOCIAL (IVS) E POSIÇÃO DE MEDIANEIRA	67
FIGURA 4.19 – INFRAESTRUTURA DE EDUCAÇÃO EM MEDIANEIRA.....	69
FIGURA 4.20 – INFRAESTRUTURA DE EDUCAÇÃO NA SEDE URBANA DE MEDIANEIRA	70
FIGURA 4.21 – INFRAESTRUTURA DE SAÚDE EM MEDIANEIRA.....	72
FIGURA 4.22 – INFRAESTRUTURA DE SAÚDE NA SEDE URBANA DE MEDIANEIRA....	73
FIGURA 4.23 – PORTAL DE ENTRADA DA TRILHA E ESCADARIA DO MORRO DA SALETE	75

FIGURA 4.24 – ESCADARIA DO MORRO DA SALETE	76
FIGURA 4.25 – MORRO DO ESPIGÃO DO NORTE	77
FIGURA 4.26 – MONUMENTO PIONEIROS E COOPERATIVISMO.....	77
FIGURA 5.1 – ACESSOS RODOVIÁRIOS AO MUNICÍPIO.....	80
FIGURA 5.2 – ACESSOS MUNICIPAIS	81
FIGURA 5.3 – ACESSOS URBANOS	82
FIGURA 6.1 – HIERARQUIA VIÁRIA – PLANO DIRETOR (2007).....	84
FIGURA 6.2 – DETALHES DE VIAS LOCAIS E DE COLETORAS E VIAS DE LIGAÇÃO....	87
FIGURA 6.3 – DETALHES DE VIAS ESTRUTURAIS, COLETORAS E RADIAS COM CAIXA DE 30 M.....	88
FIGURA 6.4 – DETALHES DE RODOVIAS E MARGINAIS	89
FIGURA 6.5 – DETALHES DE VIAS LOCAIS EXISTENTES E DE SENTIDO ÚNICO	90
FIGURA 6.6 – DETALHE DE CANALIZAÇÃO DE CURSO D'ÁGUA EM RUA COM CAIXA DE 20 M.....	91
FIGURA 6.7 – DETALHE DE CANALIZAÇÃO DE CURSO D'ÁGUA EM RUA COM CAIXA DE 30 M.....	92
FIGURA 6.8 – HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR (2021)	94
FIGURA 6.9 – PARQUE SEMAFÓRICO DE MEDIANEIRA.....	98
FIGURA 7.1 – ROTAS DE CARGA – ACESSO À ÁREA INDUSTRIAL	101
FIGURA 7.2 – ROTAS DE CARGA – ACESSO À BRF E AO SILO DA LAR	102
FIGURA 7.3 – ROTAS DE CARGA – ACESSO Á FRIMESA	103
FIGURA 7.4 – ROTAS DE CARGA – FLUXO INDO/VINDO PARA/DE CASCAVEL	104
FIGURA 7.5 – ROTAS DE CARGA – FLUXO INDO/VINDO PARA/DE FOZ DO IGUAÇU .	105
FIGURA 7.6 – ROTAS DE CARGA – FLUXO INDO/VINDO PARA/DE MISSAL	106
FIGURA 7.7 – ROTAS DE CARGA – FLUXO INDO/VINDO PARA/DE SERRANÓPOLIS .	107
FIGURA 7.8 – ROTAS DE CARGA – ROTAS INTERNAS PARA SERVIÇOS.....	108
FIGURA 7.9 – ROTAS DE CARGA – ACESSO À LAR	109
FIGURA 7.10 – TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL X TAXA DE CRESCIMENTO VEÍCULAR.....	110
FIGURA 7.11 – DISTRIBUIÇÃO DOS VEÍCULOS REGISTRADOS NO DENATRAN - JANEIRO 2022	111
FIGURA 7.12 – DISTRIBUIÇÃO DOS VEÍCULOS REGISTRADOS NO PARANÁ - JANEIRO 2022.....	111

FIGURA 7.13 – LOCAIS EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES EM MEDIANEIRA - 2021	114
FIGURA 7.14 – LOCAIS EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES EM MEDIANEIRA - 2021	115
FIGURA 7.15 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES – SIAT 2012 a 2022	116
FIGURA 7.16 – CLASSIFICAÇÃO DOS ACIDENTES – SIAT 2012 a 2022.....	117
FIGURA 7.17 – BAIRROS EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES – SIAT 2012 a 2022.	118
FIGURA 7.18 – DISTRIBUIÇÃO HORÁRIA – CONCENTRAÇÃO DE ACIDENTES – SIAT 2012 a 2022.....	119
FIGURA 7.19 – ACIDENTES REGISTRADOS PELO SIAT DE 2012 a 2022.....	120
FIGURA 7.20 – DIAS DA SEMANA EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES NA BR 277 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021	121
FIGURA 7.21 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES NA BR 277 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021	122
FIGURA 7.22 – DIAS DA SEMANA EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES NA PR 495 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021	123
FIGURA 7.23 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES NA PR 495 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021	124
FIGURA 9.1 – ALAGAMENTO NA RUA PARANÁ – 11 DE JANEIRO DE 2019	128
FIGURA 9.2 – ALAGAMENTO LOTEAMENTO PARMA – 28 DE JANEIRO DE 2022	128
FIGURA 9.3 – ÁREAS SUSCETÍVEIS A ALAGAMENTOS	129
FIGURA 10.1 – TRAÇADO DO CORREDOR OCEÂNICO – EIXO DE CAPRICÓRNIO	133
FIGURA 10.2 – TRECHOS NO NOVO TRAÇADO DA FERROESTE.....	135
FIGURA 10.3 – SUGESTÕES DE TRAÇADO PARA NOVA FERROESTE	136
FIGURA 10.4 – PROPOSTA DE EXPANSÃO DO PERÍMETRO URBANO SEDE	138
FIGURA 10.5 - ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA PROGRAMADA.....	139
FIGURA 10.6 – PROPOSTA DE EXPANSÃO DO PERÍMETRO URBANO MARALÚCIA ..	141
FIGURA 10.7 – PROPOSTA DO NÚCLEO DE URBANIZAÇÃO ESPECÍFICA ESPIGÃO .	143
FIGURA 10.8 – PROPOSTA DO NÚCLEO DE URBANIZAÇÃO ESPECÍFICA MORRO DA SALETE.....	144
FIGURA 11.1 – DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS COTIDIANOS DE MEDIANEIRA	147
FIGURA 11.2 – POLOS GERADORES DE VIAGENS TURÍSTICOS DE MEDIANEIRA.....	150
FIGURA 11.3 – POLOS GERADORES DE VIAGEM FUTUROS DE MEDIANEIRA.....	152

FIGURA 12.1 – DECRETO DE PERMISSÃO PARA OPERAÇÃO DA PALOMA TRANSPORTES – PÁGINA 1	155
FIGURA 12.2 – DECRETO DE PERMISSÃO PARA OPERAÇÃO DA PALOMA TRANSPORTES – PÁGINA 2	156
FIGURA 12.3 – BELO HORIZONTE E CONDA – SEGUNDA A SEXTA.....	158
FIGURA 12.4 – BELO HORIZONTE E CONDA – SÁBADO.....	159
FIGURA 12.5 – BELO HORIZONTE – SEGUNDA A SEXTA.....	160
FIGURA 12.6 – BNH – 6H40 SEGUNDA A SEXTA	161
FIGURA 12.7 – BNH – PARQUE INDEPENDÊNCIA - BELO HORIZONTE – SÁBADO E DOMINGO	162
FIGURA 12.8 – BNH – SEGUNDA A SÁBADO	163
FIGURA 12.9 – INDUSTRIAL E ALVORADA – 18H00 SEGUNDA A SEXTA.....	164
FIGURA 12.10 – INDUSTRIAL, CONDA E ALVORADA – SEGUNDA A SEXTA.....	165
FIGURA 12.11 – INDUSTRIAL, CONDA E BELO HORIZONTE – 7H00 SEGUNDA A SEXTA	166
FIGURA 12.12 – INDUSTRIAL E PARQUE INDEPENDÊNCIA – 12H50 SEGUNDA A SEXTA	167
FIGURA 12.13 – INDUSTRIAL E PARQUE INDEPENDÊNCIA – SEGUNDA A SEXTA	168
FIGURA 12.14 –INDUSTRIAL E PARQUE – SEGUNDA A SEXTA.....	169
FIGURA 12.15 – INDUSTRIAL – 6H30 SEGUNDA A SEXTA.....	170
FIGURA 12.16 – INDUSTRIAL – 17H30 SEGUNDA A SEXTA.....	171
FIGURA 12.17 – INDUSTRIAL – 18H30 SEGUNDA A SEXTA.....	172
FIGURA 12.18 – INDUSTRIAL, BELO HORIZONTE E CONDA – SEGUNDA A SEXTA....	173
FIGURA 12.19 – OCOY – SEGUNDA A SÁBADO	174
FIGURA 12.20 – PARQUE INDEPENDENCIA – 11H30 SEGUNDA A SEXTA.....	175
FIGURA 12.21 – INDUSTRIAL PRINCIPAL – SEGUNDA A SÁBADO	176
FIGURA 12.22 – PARQUE INDEPENDÊNCIA 6H45 E 12H45 – SEGUNDA A SABADO...	177
FIGURA 12.23 – PARQUE INDEPENDÊNCIA PRINCIPAL – SEGUNDA A SABADO	178
FIGURA 12.24 – SEM NOME – SEGUNDA A SEXTA	179
FIGURA 12.25 – ISÓCRONA DE ATENDIMENTO DOS PONTOS DE ÔNIBUS.....	181
FIGURA 12.26 – ÔNIBUS DA PALOMA TRANSPORTES EM OPERAÇÃO	198
FIGURA 12.27 – ÔNIBUS DA PALOMA TRANSPORTES EM OPERAÇÃO	199
FIGURA 12.28 – PASSE UTILIZADO PELOS TRABALHADORES DAS INDÚSTRIAS	200
FIGURA 12.29 – INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA EXISTENTE	202

FIGURA 12.30 – DIRETRIZES DE TRAÇADO CICLOVIÁRIO PROPOSTAS PELA REVISÃO DO PLANO DIRETOR	204
FIGURA 12.31 – SISTEMAS DE TRANSPOSIÇÃO – TERRITÓRIO MUNICIPAL	206
FIGURA 12.32 – SISTEMAS DE TRANSPOSIÇÃO – SEDE URBANA E ÁREA INDUSTRIAL	207
FIGURA 12.33 – LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE TÁXI DE MEDIANEIRA	211
FIGURA 12.34 – PONTO DE TÁXI COM ABRIGO	212
FIGURA 12.35 – PONTO DE TÁXI COM IDENTIFICAÇÃO	212
FIGURA 12.36 – VAN DE TRANSPORTE ESCOLAR NO DISTRITO DE MARALÚCIA.....	216
FIGURA 12.37 – MICRO-ÔNIBUS DO TRANSPORTE ESCOLAR ESTACIONADOS NO PAÇO MUNICIPAL NO BAIRRO IPÊ	216
FIGURA 12.38 – SAÍDA DE ALUNOS DA ESCOLA ESTADUAL BELO HORIZONTE NO BAIRRO DE MESMO NOME	217
FIGURA 12.39 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR CLASSE ESPECIAL 01	219
FIGURA 12.40 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR CLASSE ESPECIAL 01	220
FIGURA 12.41 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR CLASSE ESPECIAL 02	221
FIGURA 12.42 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR CLASSE ESPECIAL 02	222
FIGURA 12.43 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 03	223
FIGURA 12.44 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 03	224
FIGURA 12.45 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 04	225
FIGURA 12.46 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 05	226
FIGURA 12.47 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 06	227
FIGURA 12.48 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 06	228

FIGURA 12.49 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 07	229
FIGURA 12.50 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 01 E 17	230
FIGURA 12.51 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 02	231
FIGURA 12.52 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 03	232
FIGURA 12.53 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 04	233
FIGURA 12.54 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 05 E LOTE 06.....	234
FIGURA 12.55 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 06	235
FIGURA 12.56 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 07 E LOTE 16.....	236
FIGURA 12.57 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 08 E LOTE 14.....	237
FIGURA 12.58 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 09	238
FIGURA 12.59 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 10	239
FIGURA 12.60 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 11	240
FIGURA 12.61 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 12	241
FIGURA 12.62 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 12	242
FIGURA 12.63 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 13	243
FIGURA 12.64 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 15	244
FIGURA 12.65 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 18 E RURAL E URBANO 09 (LINHA POSTO MILAZZO)	245

FIGURA 12.66 – ÔNIBUS UNIVERSITÁRIO DA PREFEITURA DE MISSAL	247
FIGURA 13.1 – EVOLUÇÃO DAS RECEITAS DE MEDIANEIRA ENTRE 2022 E 2025.....	251
FIGURA 13.2– EVOLUÇÃO DAS DESPESAS DE MEDIANEIRA ENTRE 2020 E 2022	254
FIGURA 13.3 – NÍVEIS DE QUALIDADE DA GESTÃO FINANCEIRA DETERMINADOS PELO IFGF	259
FIGURA 13.4 – INDICADORES ANALISADOS PELO IFGV	259
FIGURA 13.5 – INDICADORES IFGV 2020 PARA MEDIANEIRA	260
FIGURA 13.6 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS INDICADORES DO ÍNDICE FIRJAN ENTRE 2013 E 2020.	262
FIGURA 14.1 – REUNIÃO TÉCNICA 1: IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL ..	264
FIGURA 14.2 – REUNIÃO TÉCNICA 1: IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL ..	265
FIGURA 14.3 – REUNIÃO TÉCNICA 1: IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL ..	266
FIGURA 16.1 – ENTREVISTA REALIZADA NA RÁDIO INDEPENDÊNCIA 92,7 FM.....	275
FIGURA 16.2 – PUBLICAÇÃO NO SITE DE NOTÍCIAS LOCAL	276
FIGURA 16.3 – PUBLICAÇÃO NO SITE DE NOTÍCIAS LOCAL	276
FIGURA 16.4 – PUBLICAÇÃO NO SITE DE NOTÍCIAS REGIONAL.....	277
FIGURA 16.5 – DIVULGAÇÃO VIA WHATSAPP	277
FIGURA 16.6 – ESTATÍSTICAS DA AUDIÊNCIA NO YOUTUBE	279
FIGURA 16.7 – ESTATÍSTICAS DA AUDIÊNCIA NO YOUTUBE	280
FIGURA 16.8 – ENGAJAMENTO NO FACEBOOK	281

LISTA DE TABELAS

TABELA 3.1 – COMPOSIÇÃO DA ETM	32
TABELA 3.2 – COMPOSIÇÃO DO GA	33
TABELA 4.1 – TAXA DE CRESCIMENTO GEOMÉTRICO POPULACIONAL	55
TABELA 4.2 – TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL ANUAL, DE 2010 A 2020	57
TABELA 4.3 – PROJEÇÕES CALCULADAS PARA A POPULAÇÃO DE MEDIANEIRA.....	58
TABELA 4.4 – NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E EMPREGOS (RAIS) SEGUNDO AS ATIVIDADES ECONÔMICAS - 2020	65
TABELA 4.5 – EVOLUÇÃO DO IDHM MUNICIPAL	66
TABELA 4.6 – INSTITUIÇÕES DE EDUCAÇÃO E NÚMERO DE ALUNOS MATRICULADOS POR TIPOLOGIA DE ENSINO	67
TABELA 4.7 – DATAS COMEMORATIVAS	78
TABELA 7.1 – TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL X TAXA DE CRESCIMENTO VEÍCULAR.....	110
TABELA 7.2 – DISTRIBUIÇÃO DOS VEÍCULOS REGISTRADOS NO PARANÁ E EM MEDIANEIRA	112
TABELA 7.3 – ACIDENTES DENTRO DO PERÍMETRO DE MEDIANEIRA EM 2021.....	113
TABELA 7.4 – DIAS DA SEMANA EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES NA BR 277 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021	121
TABELA 7.5 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES NA BR 277 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021.....	122
TABELA 7.6 – DIAS DA SEMANA EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES NA PR 495 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021	123
TABELA 7.7 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES NA PR 495 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021.....	124
TABELA 7.8 – INFRAÇÕES EM MEDIANEIRA – SISTEMA GIT – 2021	125
TABELA 9.1 – REGISTRO DE ALAGAMENTOS EM MEDIANEIRA.....	127
TABELA 11.1 – LEGENDA DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS COTIDIANOS DE MEDIANEIRA	148
TABELA 11.2 – LEGENDA DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS TURÍSTICOS DE MEDIANEIRA	151
TABELA 11.3 – LEGENDA DOS POLOS GERADORES DE VIAGEM FUTUROS DE MEDIANEIRA	153
TABELA 12.1 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA INDUSTRIAL.....	183

TABELA 12.2 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA BNH	184
TABELA 12.3 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA PARQUE INDEPENDÊNCIA	186
TABELA 12.4 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA BELO HORIZONTE	188
TABELA 12.5 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA ALVORADA	190
TABELA 12.6 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA CONDÁ	191
TABELA 12.7 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA NAZARÉ	192
TABELA 12.8 – EXTENSÃO OPERADA PELOS TRAJETOS DO TRANSPORTE PÚBLICO – SEGUNDA A SEXTA	194
TABELA 12.9 – EXTENSÃO OPERADA PELOS TRAJETOS DO TRANSPORTE PÚBLICO – SÁBADOS	194
TABELA 12.10 – EXTENSÃO OPERADA PELOS TRAJETOS DO TRANSPORTE PÚBLICO – DOMINGOS E FERIADOS	195
TABELA 12.11 – ATENDIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR BAIRRO – SEGUNDA A SEXTA	196
TABELA 12.12 – ATENDIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR BAIRRO – SÁBADO	196
TABELA 12.13 – ATENDIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR BAIRRO – DOMINGO	197
TABELA 12.14 – NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO ÚLTIMO ANO ..	200
TABELA 12.15 – LEGENDA DOS LOCAIS DE PONTOS DE TÁXI DE MEDIANEIRA	213
TABELA 12.16 – LEGENDA DOS BAIRROS	246
TABELA 13.1 – DEMONSTRATIVO DE RECEITA POR CATEGORIA ECONÔMICA DE MEDIANEIRA	250
TABELA 13.2 – DEMONSTRATIVO POR NATUREZA DAS DESPESAS EM MEDIANEIRA	253
TABELA 13.3 – DEMONSTRATIVO POR NATUREZA DAS DESPESAS EM MEDIANEIRA	256
TABELA 13.4 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ÍNDICE FIRJAN ENTRE 2013 E 2020	261

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1.1 – EQUIPE TÉCNICA MULTIDISCIPLINAR.....	8
QUADRO 3.1 – QUADRO DE PROPOSTAS RELACIONADAS À MOBILIDADES URBANA NO PD	16
QUADRO 3.2 – DIRETRIZES DO PLANO DIRETOR PARA MOBILIDADE URBANA CONFORME O PD EM ELABORAÇÃO	16
QUADRO 3.3 – PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR PARA MOBILIDADE URBANA CONFORME O PD EM ELABORAÇÃO	17
QUADRO 3.4 – AÇÕES ESPECÍFICAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DA PROPOSTA 1:.....	17
QUADRO 3.5 – AÇÕES ESPECÍFICAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DA PROPOSTA 2:.....	18
QUADRO 3.6 – HIERARQUIA DE VIAS DE MEDIANEIRA.....	21
QUADRO 3.7 – CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES DAS VIAS	22
QUADRO 3.8 – DIRETRIZES DA LEI DO SISTEMA VIÁRIO PARA MOBILIDADE URBANA	23
QUADRO 4.1– INFRAESTRUTURA DE SAÚDE EM MEDIANEIRA.....	71
QUADRO 6.1 – HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS DE MEDIANEIRA	85
QUADRO 6.2 – CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES DAS VIAS - 1	86
QUADRO 6.3 – CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES DAS VIAS - 2	86
QUADRO 6.4 – HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA PROPOSTA NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR.....	95
QUADRO 6.5 – CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES DE VIAS PROPOSTAS NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR	96
QUADRO 6.6 – INTERSEÇÕES SEMAFORIZADAS	99
QUADRO 12.1 – SISTEMAS DE TRANSPOSIÇÃO – LEGENDA.....	208
QUADRO 12.2 – LINHAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO QUE ATENDEM MEDIANEIRA	209
QUADRO 12.3 – DETALHES DA CONCESSÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR SEM VALORES ADITIVOS	215
QUADRO 16.1– CONTRIBUIÇÕES DOS ESPECTADORES NA AUDIÊNCIA PÚBLICA...	274

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	7
1 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA	8
2 INTRODUÇÃO	11
3 LEVANTAMENTO NORMATIVO E DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL MUNICIPAL.....	13
3.1 LEVANTAMENTO NORMATIVO.....	13
3.1.1 PLANO DIRETOR	15
3.1.2 ZONEAMENTO URBANO	19
3.1.3 SISTEMA VIÁRIO.....	21
3.1.4 OCUPAÇÃO IRREGULAR	24
3.1.5 LEI ORGÂNICA MUNICIPAL.....	25
3.1.6 CONSELHOS MUNICIPAIS	26
3.2 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL.....	27
3.3 ESTRUTURA DE GESTÃO E PARTICIPAÇÃO DO PMU.....	31
3.4 MEDTRAN	34
4 DINÂMICA SOCIOGEOGRÁFICA E URBANÍSTICA DO MUNICÍPIO	36
4.1 GEOGRAFIA E EVOLUÇÃO URBANA	36
4.2 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	50
4.3 POPULAÇÃO E DOMICÍLIOS	55
4.4 DADOS SOCIOECONÔMICOS.....	65
4.5 EDUCAÇÃO	67
4.6 SAÚDE	71
4.7 TURISMO	74
5 ACESSO AO MUNICÍPIO	79
6 SISTEMA VIÁRIO	83
7 TRÂNSITO	100
8 QUALIDADE DO AR.....	126
9 ALAGAMENTOS.....	127
10 PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS PREVISTOS.....	130
10.1 PLANO DE GOVERNO 2021-2024	130
10.2 PROJETOS MUNICIPAIS.....	131

10.3	PROJETOS REGIONAIS.....	131
10.3.1	Corredor Bioceânico – Eixo de Capricórnio.....	132
10.3.2	Nova Ferroeste	134
10.4	PROJETOS PLANO DIRETOR (2021).....	137
10.4.1	Expansão do perímetro urbano Sede	137
10.4.2	Expansão do perímetro Urbano Distrito de Maralúcia	140
10.4.3	Perímetros das Urbanizações Específicas de Interesse Turístico	142
10.4.4	Anel Rodoviário	145
11	POLOS GERADORES DE VIAGENS	146
12	LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES DO SETOR DE TRANSPORTES.....	154
12.1	TRANSPORTE PÚBLICO URBANO	154
12.2	INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA.....	201
12.3	SISTEMAS DE TRANSPOSIÇÃO	205
12.4	TRANSPORTE INTERMUNICIPAL E RODOVIÁRIO.....	208
12.5	TRANSPORTE POR TÁXI E POR APLICATIVO	210
12.6	TRANSPORTE ESCOLAR	214
13	CAPACIDADE DE INVESTIMENTO DO MUNICÍPIO	248
13.1	GESTÃO FISCAL E FINANÇAS PÚBLICAS	249
13.2	ANÁLISE A PARTIR DA BASE DE DADOS DO FIRJAN	258
14	REUNIÃO TÉCNICA 1	263
15	IDENTIFICAÇÃO PRÉVIA DA PROBLEMÁTICA LOCAL	267
15.1	CARACTERIZAÇÃO INICIAL	267
15.1.1	LEVANTAMENTO NORMATIVO.....	267
15.1.2	DINÂMICA SOCIOGEOGRÁFICA E URBANÍSTICA	267
15.1.3	ACESSO AO MUNICÍPIO, SISTEMA VIÁRIO E TRÂNSITO.....	269
15.1.4	PROJETOS, PROGRAMAS E PLANOS E POLOS GERADORES DE VIAGEM	270
15.1.5	SETORES DE TRANSPORTE	270
16	1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA.....	272
16.1	O EVENTO	272
16.2	DIVULGAÇÃO E AUDIÊNCIA	275
17	CONCLUSÕES	282



REFERÊNCIAS	283
ANEXO I – SISTEMA VIÁRIO VIGENTE	290
ANEXO II – DIVISA BAIRROS.....	291
ANEXO III – MACROZONEAMENTO	292
ANEXO IV – ZONEAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	293
ANEXO V – ÁREAS SUSCETÍVEL A ALAGAMENTO – PLANO DIRETOR (2007).....	294
ANEXO VI – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL – PONTOS CRÍTICOS.....	297
ANEXO VII – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL - CONGESTIONAMENTO	299
ANEXO VIII – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL - CONGESTIONAMENTO	301
ANEXO IX – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL – ROTA DE CARGAS	302
ANEXO X – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL – PONTOS CRÍTICOS.....	304
ANEXO X – LISTA DE PRESENÇA 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA.....	306

APRESENTAÇÃO

O presente documento foi elaborado pela Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná (FUPEF), com a participação do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura (ITTI), como parte dos produtos integrantes do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira. Refere-se à entrega do **Relatório de Caracterização Inicial**, conforme o cronograma do Plano de Trabalho contemplado no Contrato 31/2022, visando reunir e avaliar informações, seguindo as diretrizes propostas na Lei Federal nº 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

Consta nesse relatório as etapas contidas no Relatório de Planejamento e Mobilização (P1), conforme cronograma estabelecido:

- Identificação prévia da problemática local;
- Identificação de planos, programas e projetos;
- 1ª Audiência pública;
- Levantamento socioeconômico do município;
- Levantamento de informações do setor de transportes;
- Levantamento de dados secundários do transporte público urbano;
- Levantamento de dados de infraestrutura ciclovária;
- Levantamento de dados secundários do transporte escolar.

O relatório conta também com a caracterização dos principais acessos do município, do trânsito e o levantamento dos Polos Geradores de Viagens (PGVs) do município.

Curitiba, 28 de abril de 2022.



Prof. Dr. Eduardo Ratto
Coordenador Geral do Projeto

1 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA

O Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira está sendo desenvolvido por um corpo técnico multidisciplinar, experiente em estudos de planejamento e transporte urbano, envolvendo profissionais de diversas áreas do conhecimento e abrangendo as variadas disciplinas envolvidas na completude das análises previstas. Os profissionais integrantes da equipe técnica estão nominados, com suas respectivas formações e registros profissionais, conforme apresentado no QUADRO 1.1.

QUADRO 1.1 – EQUIPE TÉCNICA MULTIDISCIPLINAR

Nome	Formação Profissional	Atividades Função no Projeto
EDUARDO RATTON CREA-PR: 7657-D	Engenharia Civil M. Sc. Geotecnia Dr. Geotecnia	Cordenador geral
AMANDA CHRISTINE GALLUCCI SILVA CREA-PR: 170306-D	Engenharia Civil M. Sc. Geotecnia Doutoranda em Sustentabilidade Ambiental e Urbanismo	Coordenação executiva
ALESSANDRA COSTA GOSCH CREA-PR: 164597/D	Técnica em Construção Civil Engenharia Civil Esp. Análise Ambiental M. Sc. em Meio Ambiente Urbano e Industrial Doutoranda em Gestão da Informação	Mobilidade Urbana
ANA GABRIELA TEXEIRA CAU-PR: A182428-7	Arquitetura e Urbanismo Mestranda em Planejamento Urbano	Planejamento Urbano
CAMILA DUTRA DA PORCIUNCULA CAU-PR: A151246-3	Arquitetura e Urbanismo Mestranda em Planejamento Urbano	Sistema estrutural da mobilidade
CAROLINA CARONE MARTINS	Direito Pós-graduanda em Direito Constitucional	Legislações e procedimentos administrativos
CAUÊ MARTINS FAUSTINO	Estagiário de Cartografia	Cadastro dos elementos viários e cartografia
CRISTHYANO CAVALI DA LUZ CREA-PR: 109275-D	Engenharia Civil M. Sc. Geociências Doutorando em Geotecnia	Estudos de custos de investimentos

Nome	Formação Profissional	Atividades Função no Projeto
DYEISON MLNEK CREA-PR: 162790-D	Engenharia Cartográfica e Agrimensura M. Sc. em Engenharia Florestal	Cartografia
EDUARDA ZANELLA CHIQUITO DE CASTRO	Estagiária de Engenharia Civil	Auxílio em tratamento de dados e confecção de relatórios
EMILLY DAYANE REBELATTO	Estagiária de Cartografia	Cadastro dos elementos viários e cartografia
FLÁVIA ALINE WAYDZIK CREA-PR: 141030/D	Engenharia Civil Esp. Engenharia Logística M. Sc. em Engenharia de Produção	Caracterização física
HERMES EDUARDO NICHELE CAU-PR: A193914-9	Arquitetura e Urbanismo Mestrando em Planejamento Urbano	Sistema estrutural da mobilidade
JOSÉ CARLOS BELOTTO	Doutorando em Sustentabilidade M. Sc. Desenvolvimento Territorial Sustentável	Ciclomobilidade
KELLER CAMARGO BRAMBILA	Estagiária de Engenharia Civil	Auxílio em tratamento de dados e confecção de relatórios
LARISSA MILENA PINTO PARRA CREA-PR: 197078-D	Engenharia Cartográfica e de Agrimensura Esp. Em Gestão Ambiental Mestranda em Desastres Naturais	Cadastro dos elementos viários e cartografia
LUCAS MONTEIRO DILDEY OAB 86707/PR CREA-PR: 170418-D	Direito Engenharia Civil Esp. Direito Ambiental Mestrando em Engenharia de Recursos Hídricos e Ambiental	Legislações e procedimentos administrativos
MARIA PAULA BECK CAU-PR: 279979-0 RRT: SI11203685I00CT001	Arquitetura e Urbanismo Mestranda em Planejamento Urbano	Sistema estrutural da mobilidade
MARCOS CENI	Estagiário de Cartografia	Cadastro dos elementos viários e cartografia
MAURO LACERDA SANTOS FILHO CREA-PR: 8043-D	Engenharia Civil M. Sc. Engenharia de Estruturas Dr. Engenharia de Estruturas	Obras de Arte Especiais
PEDRO AUGUSTO DE JESUS	Estagiário de Engenharia Civil	Auxílio em tratamento de dados e confecção de relatórios

Nome	Formação Profissional	Atividades Função no Projeto
PHILIPPE RATTON CREA-PR: 108813/D	Engenharia Civil Dr. e M.Sc. Engenharia de Recursos Hídricos e Ambiental	Caracterização de comportamento e circulação
ROBERTO GREGÓRIO SILVA JR CREA-PR: 9320-D	Engenharia Mecânica M. Sc., Administração Dr. Administração	Mobilidade Urbana
KRYSTEL LAIS WASSMER	Estagiária de Engenharia Civil	Auxílio em tratamento de dados e levantamentos de campo
ANTONY MARCON COLOMBO	Estagiária de Engenharia Civil	Auxílio em tratamento de dados e levantamentos de campo

Fonte: FUPEF (2022).

2 INTRODUÇÃO

O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é um instrumento de política instituído pela Lei da Mobilidade Urbana 12.587/12 (BRASIL, 2012), que foi proposta em conformidade com o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001). O plano atua como uma ferramenta de planejamento, orientação e desenvolvimento do transporte em áreas urbanas e seus arredores. Seu objetivo principal é orientar para que as ações e investimentos relativos ao tema estejam de acordo com a visão almejada para o município. Nesse sentido, o estabelecimento do cenário desejado para a mobilidade urbana municipal deve estar de acordo com os objetivos da Política Nacional da Mobilidade Urbana, a saber:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

O PMU define os objetivos e diretrizes para modificar a mobilidade urbana do município, em busca da sustentabilidade e melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Assim, estabelece as intervenções necessárias no sistema de transporte, por meio de propostas e ações, e as prioriza.

O planejamento do Plano de Mobilidade Urbana visa o fomento do transporte ativo não motorizado bem como ao desincentivo do transporte individual motorizado como principal forma de deslocamento. Para tanto, são propostas ações que visam atuar na melhoria da infraestrutura cicloviária e de vias urbanas, almejando cidades mais pedaláveis e caminháveis. Aliado à mobilidade ativa, também é objetivo do PMU estimular o uso do transporte público coletivo. Além disso, são consideradas propostas e ações que visam a atuar na redução de congestionamentos e na segurança viária (BRASIL, 2015).

Portanto, como etapa inicial da elaboração do PMU, é fundamental realizar a caracterização inicial do município e da mobilidade atual, identificando a problemática local. Assim, essas são as etapas objetivadas no

presente relatório. Para sua efetivação, foram levantadas as informações sobre os instrumentos normativos que regulamentam o uso do solo e a mobilidade urbana local, as informações sobre a socioeconomia, a geografia e a evolução urbana conforme o uso e a ocupação do solo. Foram também caracterizadas as principais atividades da cidade – as quais dão origem aos principais movimentos – e as informações relacionadas ao sistema viário, ao trânsito, aos planos e projetos previstos para o futuro local e à caracterização dos sistemas de transporte existentes.

3 LEVANTAMENTO NORMATIVO E DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL MUNICIPAL

A inclusão dos instrumentos normativos que atualmente orientam o município neste relatório tem por objetivo trazer a conhecimento as leis que podem influenciar no desenvolvimento das fases seguintes ao diagnóstico. Existe a necessidade de sincronizar o Plano de Mobilidade às legislações existentes e vigentes, bem como propor ajustes a estas.

Com o objetivo de trazer à conhecimento as leis que podem influenciar no desenvolvimento das fases seguintes ao diagnóstico, serão incluídos neste item os instrumentos normativos que atualmente orientam o município. O conhecimento dos instrumentos normativos relativos à mobilidade se faz necessário – sejam de esfera federal, estadual ou municipal – devido à necessidade de sincronizar o Plano de Mobilidade às legislações existentes e vigentes, bem como propor ajustes a estas.

Nesse sentido, corrobora a afirmação do *World Resources Institute Brasil* (WRI BRASIL) de que o “Plano de Mobilidade pode requerer a adoção ou o ajuste de outros instrumentos normativos no âmbito do legislativo, quando se tratar de novas leis, e do Executivo, quando relacionados a decretos, portarias, resoluções e especificações técnicas” (WRI BRASIL, 2017, p.117).

3.1 LEVANTAMENTO NORMATIVO

A seguir, são apresentadas as normativas contempladas no Plano Diretor (PD) vigente de Medianeira, instituído pela Lei Complementar nº 001, de 26 de junho de 2007 (MEDIANEIRA, 2007).

Em um segundo momento, apresentam-se algumas diretrizes propostas na revisão do Plano Diretor (SEDU, 2022)¹ que dizem respeito à mobilidade urbana. A Lei institui o Plano Diretor Municipal de Medianeira, de acordo com o que estabelece a Constituição Federal, a Lei Federal 10.257/2001 - Estatuto da Cidade, a Constituição Estadual e a Lei Orgânica

¹ O Município iniciou a revisão do Plano Diretor com a assinatura do contrato com a Empresa Consultoria Tese e Supervisão do Paranacidade em 19 de dezembro de 2019 com previsão de término para o ano de 2022 (PLANO DIRETOR MEDIANEIRA, 2022).

Municipal. O Plano Diretor é constituído de 15 leis, das quais as seguintes contemplam assuntos relacionados à mobilidade urbana:

- **Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural, Lei nº 382/2014** – Institui o Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural do Município de Medianeira e dá outras providências;
- **Lei de Parcelamento do Solo Urbano, Lei nº 070/2007** – Institui o Parcelamento do Solo Urbano do Município de Medianeira e dá outras providências;
- **Lei do Sistema Viário, Lei nº 071/2007** – Institui o Sistema Viário do Município de Medianeira e dá outras providências;
- **Código de Edificações e Obras, Lei nº 384/2014** – Institui o Código de Edificações e Obras do Município de Medianeira e dá outras providências;
- **Código de Posturas, Lei nº 385/2014** – Institui o Código de Posturas do Município de Medianeira, Estado do Paraná;
- **Política de Meio Ambiente do Município, Lei nº 074/2007** – Dispõe sobre a Política de Meio Ambiente do Município e dá outras providências;
- **Lei para instituir dispositivos para regularização fundiária de área ocupada por população de baixa renda, Lei nº 081/2007** – Estabelece dispositivos para a regularização fundiária de áreas ocupadas por população de baixa renda e dá outras providências;

Além dessas legislações, o município estabelece outras leis que regulam o transporte e trânsito da cidade e que são igualmente relevantes ao Plano de Mobilidade Urbana. São elas:

- **Lei que regula o transporte individual de passageiros, em veículo automotor, tipo motocicleta - "mototáxi", Lei nº 108/2008** – cria no município de medianeira o transporte individual de passageiros, em veículo automotor, tipo motocicleta - "mototáxi" e dá outras providências;
- **Lei de criação da Diretoria Municipal de Trânsito e da Junta Administrativa de Recursos de Infração-JARI, Lei nº 161/2012** –

Dispõe sobre a criação da Diretoria Municipal de Trânsito e da Junta Administrativa de Recursos de Infração - JARI e dá outras providências;

- **Lei da Comissão Permanente de Acessibilidade-CPA, Lei nº 217/2013** – Institui a Comissão Permanente de Acessibilidade - CPA, e dá outras providências;
- **Lei do estacionamento rotativo, Lei nº 415/2014** – Institui o estacionamento rotativo no Município de Medianeira e dá outras providências.

3.1.1 PLANO DIRETOR

O Plano Diretor Municipal foi elaborado em 1992 e teve posterior revisão no ano de 2006/2007, cuja lei vigente é a Lei Complementar n. 001, de 26 de junho de 2007 (MEDIANEIRA, 2007), e, atualmente, encontra-se em processo de revisão.

Tendo em vista o Plano Diretor vigente, alguns aspectos propostos influenciam diretamente a mobilidade urbana. A seguir, serão levantados objetivos estratégias e diretrizes definidas por tal lei.

O Plano define como um de seus macro-objetivos a otimização e fruição do entroncamento rodoviário, que deveria potencializar os negócios existentes e estimular novos (MEDIANEIRA, 2007, n.p.).

Como estratégia para tal diretriz, dentro da subseção da política do desenvolvimento urbano e municipal, define-se a elaboração e implantação de um programa de melhorias do sistema viário, se objetiva identificar novas potencialidades do município (MEDIANEIRA, 2007, n.p.).

No capítulo II, que trata a Macrozona de Fragilidade Ambiental, destaca-se que esta macrozona deve permitir a transposição do sistema viário, desde que siga a estrutura viária principal estabelecida por Lei, assim como, sua ocupação deve permitir “a mobilidade das populações rurais no acesso à sede administrativa distrital e à Cidade.” (MEDIANEIRA, 2007, n.p.).

No que se refere à mobilidade das pessoas na cidade e nas localidades rurais, define-se a adequação da infraestrutura municipal com o objetivo de possibilitar a mobilidade de pessoas, cargas e serviços como estratégia para o aumento do fluxo de pessoas no comércio como diretriz de ampliação da

atividade econômica. Assim, segundo o quadro de propostas, instrumentos e mecanismos anexos à citada Lei são diretrizes do Plano Diretor:

QUADRO 3.1 – QUADRO DE PROPOSTAS RELACIONADAS À MOBILIDADES URBANA NO PD

Objetivo	Propostas
Estruturação e hierarquização do sistema viário, assim como a articulação do sistema de transporte coletivo	Atualizar Plano Viário do Município promovendo a melhoria do transporte coletivo, modernizando a frota e humanizando o sistema;
	Incluir na legislação a obrigatoriedade da construção e manutenção de passeios adequados.
Parâmetros para o dimensionamento de logradouros públicos	Implantar a legislação proposta.

Fonte: Medianeira (2007).

Além disso, destaca-se que, na Lei vigente, relaciona-se a necessidade de revisão do sistema viário na revisão do Plano Diretor, bem como a possibilidade de vinculação da Lei de Operações Urbanas Consorciadas com a abertura de novas ruas que estejam previstas na Lei do Sistema Viário.

Em relação ao Plano Diretor atualmente em revisão, sob a ótica da correlação com o Plano de Mobilidade Urbana, destacam-se as propostas: 1 – a nova hierarquização do sistema viário municipal e urbano, nas propostas de reordenamento territorial, 2 – a nova malha cicloviária e 3 – o anel de contorno da BR-277 e PR-495. Além disso, os documentos preliminares da revisão do Plano Diretor apresentam as diretrizes sistematizadas no QUADRO 3.2 e as proposições do QUADRO 3.3.

QUADRO 3.2 – DIRETRIZES DO PLANO DIRETOR PARA MOBILIDADE URBANA CONFORME O PD EM ELABORAÇÃO

	Diretrizes
i	Otimizar a fruição do entroncamento rodoviário viabilizando a vocação industrial, logística e de tecnologia da inovação, favoráveis à implantação de significativos empreendimentos.
ii	Promover melhorias na infraestrutura viária e na mobilidade urbana por meio da reestruturação e implantação de sistema viário, hierarquia das vias e fluxos de circulação, bem como implementar programa de manutenção anual.
iii	Promover a implantação de anel rodoviário da PR-495, interligando Cascavel a Foz, bem como Missal e Serranópolis do Iguaçu, de modo a desviar o fluxo rodoviário da sede urbana de Medianeira.
iv	Garantir a mobilidade e acessibilidade dos pedestres e pessoas portadoras de necessidades especiais nos espaços urbanos, áreas públicas, passeios e acesso das edificações.
v	Promover melhoria na sinalização viária urbana e na sinalização viária das estradas rurais, em especial a sinalização indicativa e denominação de vias públicas.

vi	Garantir condições adequadas de trafegabilidade das estradas municipais e pontes.
vii	Garantir saneamento adequado e extensivo à toda a população (abastecimento público de água e coleta e tratamento de esgotamento sanitário).
viii	Garantir o manejo adequado dos resíduos sólidos orgânicos (coleta e destinação final) e dos resíduos de construção civil, industrial e de serviços de saúde.
ix	Elaborar e implementar o Plano Diretor de Drenagem Urbana.
x	Elaborar e implementar o Plano de Mobilidade Urbana.

Fonte: SEDU (2022a), p. 18.

QUADRO 3.3 – PROPOSTAS DO PLANO DIRETOR PARA MOBILIDADE URBANA
CONFORME O PD EM ELABORAÇÃO

	Proposição
I	Estruturação e organização do sistema viário, sinalização e estacionamento.
II	Melhoria do sistema de transporte público coletivo e estruturação de sistema cicloviário.

Fonte: SEDU (2022b), n.p.

Para a proposta que envolve a otimização e estruturação dos diferentes sistemas da mobilidade e acessibilidade, são definidas as seguintes ações do QUADRO 3.4.

QUADRO 3.4 – AÇÕES ESPECÍFICAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DA PROPOSTA 1:

nº	Ação Específica
1	Atualizar o Plano de Mobilidade Urbana segundo as diretrizes gerais da Lei 12.587/2012 e efetivar o seu cumprimento.
2	Elaborar e implementar o Plano de Rotas Acessíveis.
3	Implementar programa de requalificação das calçadas urbanas, de forma a adequar pisos, desníveis, obstáculos e rampas segundo a NBR9050, além de padronizar os semáforos de travessia de pedestres e aumentar a fiscalização de calçadas, passeios e acessibilidade em logradouros públicos.
4	Implantar faixas elevadas para pedestres em pontos estratégicos.
5	Revitalizar as praças triangulares entre as diagonais.
6	Implementar alterações e adaptações no ordenamento do sistema viário, sinalização urbana e acessibilidade, com o objetivo de facilitar o trânsito de pedestres e veículos, principalmente nas regiões centrais da sede urbana.
7	Viabilizar a implantação de sinalização viária vertical através de Parcerias Público Privadas
8	Implantar as diretrizes e conexões viárias propostas (32,88 km) e garantir com que a aprovação dos novos parcelamentos/ loteamentos siga as diretrizes viárias previstas na Lei de Sistema Viário, especialmente o prolongamento da Rua João XXIII até a área industrial (3,6 km), além de exigir que sejam realizados em pavimentação asfáltica.
9	Regulamentar e implementar a Zona azul (estacionamento rotativo) na área central e vias de maior fluxo, em especial as vias comerciais.
10	Priorizar a pavimentação e manutenção segundo as características da via, tais como: hierarquia, fluxo, importância de ligação entre bairros e comunidades com escoamento

	de produção, dentre outros fatores técnicos.
11	Elaborar estudos e projeto executivo para a alternativa do Anel Viário (contornando a sede urbana), a fim de promover a interligação das rodovias BR-277 com PR-495.
12	Promover a implantação de vias marginais na BR-277 para consolidação dos setores industriais e de serviços na sede urbana de Medianeira e atração de empreendimentos industriais, logísticos e de serviços (16,57 km).
13	Promover a identificação, hierarquização e a sinalização das ruas, avenidas, bairros e estabelecimentos de serviços públicos da sede e distritos urbanos, bem como das estradas e comunidades rurais.
14	Fomentar a implantação de pelo menos duas passarelas elevadas e duas novas trincheiras com caixa para 2 pistas, ciclovia e passeio, para transpor a BR-277. 17.
15	Estruturar o Departamento de Trânsito Municipal, com atividades integradas ao SIG, viabilizando fiscalização e adequada gestão da mobilidade e acessibilidade no município, além de melhorias no sistema de comunicação vinculados a mobilidade e monitoramento, controle e avaliação da mobilidade através de parâmetros baseados no Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS).
16	Aumentar a quantidade de fiscais de trânsito e obras no município.

Fonte: SEDU (2022b), n.p.

Dessa forma, propõe-se estruturar o sistema viário e os demais fatores associados à mobilidade através da implementação e revisão de programas de planejamento, de programas específicos, estudos para viabilização de grandes obras, bem como através da revitalização e implementação de infraestruturas como calçadas, sinalização viária, faixas elevadas, vias marginais e potencializar a fiscalização.

No caso da segunda proposta, as ações específicas para melhoria, estruturação do transporte coletivo e sistema cicloviário, foram apresentadas conforme o QUADRO 3.5.

QUADRO 3.5 – AÇÕES ESPECÍFICAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DA PROPOSTA 2:

nº	Ação Específica
1	Implantar rede cicloviária para incentivar deslocamentos por bicicleta, através da implantação de novas ciclovias e ciclofaixas conectadas, conforme diretrizes da Lei de Sistema Viário.
2	Estabelecer padrões dos elementos do sistema cicloviário como ciclovias/ciclofaixas, bicicletários, paraciclos e sinalizações viárias, assim como instituir a política para o incentivo ao uso de bicicletas e um Programa de Educação de Trânsito.
3	Elaborar cartilhas educativas e orientativas quanto a segurança viária para ciclistas e pedestres e educação viária para motoristas, além de aumentar o número de ações educativas e de fiscalização no trânsito.
4	Reconfigurar o transporte coletivo urbano baseada na racionalização de itinerários, redução de quilometragem e tempo de viagem, nova identificação de linhas, além de melhorias nos aspectos operacionais, no sistema de informação visual, no atendimento ao usuário, na organização administrativa e no regulamento do transporte coletivo, bem como a renovação dos pontos de ônibus e revisão das suas localizações.

5	Implantar a nova rodoviária próxima dos acessos da cidade evitando a circulação pelo centro da cidade.
6	Elaborar o estudo/projeto e implementar o terminal intermodal na área central, adaptando o atual terminal rodoviário para este fim.
7	Regulamentar novos tipos de transporte compartilhado (UBER, 99, etc.).

Fonte: SEDU (2022b), n.p.

Portanto, conclui-se que as ações do Plano Diretor, no contexto da mobilidade urbana, têm como objetivo principal a implantação dos diferentes modais na cidade.

Cabe ressaltar que a mobilidade, os diferentes modais e o sistema viário aparecem no relatório das propostas de diretrizes para uma cidade sustentável, a agenda 2030 da ONU. Assim, o tema possui aderência aos ODS, como eixo socioespacial.

3.1.2 ZONEAMENTO URBANO

O Plano Diretor Municipal vigente aborda o macrozoneamento municipal em seus capítulos II e III. O uso e ocupação do solo (zoneamento) foi instituído pela Lei Municipal n. 069 de 26 de junho de 2007. A Lei sofreu modificações legais instrumentadas pela Lei Municipal nº 382 de 15 de julho de 2014 (MEDIANEIRA, 2014), a qual, atualmente institui o uso e ocupação do solo urbano e rural do município de Medianeira.

A Lei de 2014 apresenta a disposição do município de Medianeira, a qual é subdivida em Macrozonas. Assim, o zoneamento municipal regido pela Lei Municipal nº 382/2014, em seu Artigo 42 – Anexo 01, apresenta as seguintes subdivisões:

- I. O Distrito Sede;
- II. O Distrito Administrativo de Maralúcia;
- III. Perímetro Urbano da Cidade – Sede do Município;
- IV. Perímetro Urbano da Área Industrial; V. Perímetro Urbano de Maralúcia;
- VI. A Zona de Produção Rural;
- VII. A Zona de Potencial Turístico;
- VIII. A Zona de Preservação Permanente;

- IX. A Zona de Transição;
- X. A Zona de Especial Interesse Público.

A legislação também define os diferentes tipos de uso:

- I. ZCSC-1 Zona de Comércio e Serviço Central (Cidade);
- II. ZCSC-2 Zona de Comércio e Serviço Central (Cidade);
- III. ZCSE Zona de Comércio e Serviço Especializado (Cidade);
- IV. ZCSL Zona de Comércio e Serviço Local (Cidade);
- V. ZRAD Zona Residencial de Alta Densidade (Cidade);
- VI. ZRBD Zona Residencial de Baixa Densidade (Cidade);
- VII. ZRE Zona Residencial Especial (Cidade);
- VIII. ZRO Zona de Restrição à Ocupação (Cidade);
- IX. ZI-1 Zona Industrial-1 (Cidade);
- X. ZPA Zona de Proteção Ambiental;
- XI. ZI-2 Zona Industrial-2 (Área Industrial);
- XII. ZE Zona Especial (Área Industrial);
- XIII. ZR Zona Residencial (Maralúcia);
- XIV. ZRURAL Zona Rural (Rural).

O macrozoneamento, o zoneamento e o uso e ocupação do solo presentes na referida Lei foram incorporados no ANEXO III e ANEXO IV deste relatório, respectivamente.

A partir de tais documentos e analisando a ocupação urbana, destaca-se que a sede urbana de Medianeira possui algumas áreas não urbanizadas, também denominadas de vazios urbanos, muitos dos quais se encontram em lotes esparsos na malha urbana consolidada, como também em grandes glebas periféricas a esta malha consolidada.

As áreas “vazias” ou mesmo loteamentos parcialmente implantados ocorrem nas porções nordeste (bairro Belo Horizonte); leste e sudeste (bairros Ipê e Nazaré) e sudoeste (bairro Panorâmico), de maneira periférica à área urbana consolidada e distantes da área central.

3.1.3 SISTEMA VIÁRIO

A Lei nº 71 de 2007 institui o Sistema Viário do de Medianeira com o objetivo de disciplinar e estabelecer normas gerais e padrões sobre o dimensionamento e hierarquização do sistema viário do município, buscando induzir o crescimento urbano de forma equilibrada, definindo parâmetros para abertura de novas vias proporcionando um fluxo eficiente e seguro. O ANEXO I apresenta a base cartográfica de vias existentes no sistema viário.

Definiu-se a classificação hierárquica do município em nove categorias diferentes: rodovias, marginais, estruturais, radiais, coletoras, locais, de ligação, comercial e ciclovias. As funções características de cada uma das categorias apontadas podem ser observadas no QUADRO 3.6.

QUADRO 3.6 – HIERARQUIA DE VIAS DE MEDIANEIRA

	Categoria	Função
I	Rodovia	Permite a ligação entre as diversas zonas urbanas do Município e a ligação desta com as demais regiões do país, podendo ser municipal, estadual ou federal.
II	Marginal	Via que percorre as margens da BR 277 na área urbana.
III	Estrutural	Interliga os diversos setores da cidade distribuindo os fluxos e estruturando o Sistema Viário.
IV	Radial	Vias que partem do núcleo central em direção as áreas periféricas. A principal função é, portanto, a de ligar o centro da cidade com as áreas em seu redor.
V	Coletora	Destina-se a coletar o tráfego originado nas vias locais e distribuí-lo para as vias principais e vice-versa.
VI	Local	Destina-se a circulação no interior dos bairros e permite o acesso direto aos lotes.
VII	De ligação	Têm como função ligar dois pontos de interesse, definidos quando da estruturação do sistema - como função secundária serve de via coletora.
VIII	Comercial	Especial para pedestres - é a principal via de comércio lojista da cidade de Medianeira, onde foi implantado "Calçadão" destinado preferencialmente à circulação de pessoas, sendo dotada de mobiliário e equipamentos coletivos urbanos (bancos, floreiras, telefone público, etc.).
IX	Ciclovias	São vias destinadas somente ao uso de ciclistas.

Fonte: Adaptado de Medianeira (2007).

Segundo a referida Lei do Sistema Viário de Medianeira, as características que devem ser atendidas conforme as categorias de vias são as demonstradas no QUADRO 3.7.

QUADRO 3.7 – CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES DAS VIAS

	Vias Locais	Vias coletoras e vias de ligação	Vias Estruturais, vias coletoras e vias radiais	Vias marginais	Rodovias
Caixa de vias	14,00 m	20,00 m	30,00 m	60,00 m	60,00 m
Caixa de rolamento	8,00 m	13,00 m	Duas caixas de 7,00 m	Duas caixas de 10,00 m	14,00 m
Faixa de rolamento	3,00 m	3,50 m	4,00 m	3,50 m	3,50 m
Faixa de estacionamento	2,00 m	3,00 m	3,00 m	3,00 m	3,50 m
Passeio	3,00 m	3,50 m	5,00 m	4,00 m	4,00 m
Canteiro central			6,00 m	9,00 m	9,00 m

Fonte: Adaptado de Medianeira (2007).

QUADRO 3.8 – DIRETRIZES DA LEI DO SISTEMA VIÁRIO PARA MOBILIDADE URBANA

	Diretrizes
i	Promover a abertura para continuidade do sistema viário em trechos específicos.
ii	Complementar a pavimentação e manter em bom estado as vias da cidade de Medianeira, prioritariamente nos trechos das vias componentes do Sistema Viário Principal
iii.	Reorganizar os acessos principais à cidade de Medianeira e a articulação entre os dois lados da BR 277.
iv.	Organizar o sistema de Trânsito Urbano da Sede do Município, principalmente nas vias componentes do Sistema Viário Principal, adequando a sinalização.
v.	Disciplinar o trânsito de caminhões de carga, definindo vias restritivas.
vi.	Ordenar o tráfego do transporte coletivo na Cidade de Medianeira, definindo vias prioritárias.
vii.	Promover a implantação deanel viário para circulação de transporte coletivo entre bairros na Sede do Município.
viii.	Agilizar a execução do calçamento do passeio nas vias pavimentadas e formação de arborização em vias prioritárias.
ix.	Promover melhorias na via de ligação que recebe fluxo de rodovias - Rua Iguaçu.
x.	Dotar a Cidade de Medianeira de ciclovia, interligando áreas que demandarem este tipo de transporte.
xi.	Readequar o sistema de localização de vias e edificações, facilitando a identificação.
xii.	Promover os procedimentos necessários para possibilitar a abertura da Rua João XXIII, cuja caixa encontra-se ocupada por edificações irregulares.

Fonte: MEDIANEIRA (2007d), n.p., adaptado por FUPEF (2022)

A Lei também define as normas para adaptação dos espaços externos e ambiente urbano em relação à acessibilidade e à arborização das vias urbanas, além de detalhamentos e mapas nos anexos.

Destaca-se que a Lei do Sistema Viário não classifica vias nos distritos de Maralúcia e o Distrito Industrial, que também são áreas do perímetro urbano municipal. Também não há classificação para vias da área rural, logo são classificadas como vias locais.

A BR-277 que liga o litoral paranaense até Foz do Iguaçu, cruza Medianeira, mas é de responsabilidade federal. Já a PR 495, que liga o Parque Nacional Iguaçu até a PR-467, possui trecho de perímetro urbano de responsabilidade municipal.

A revisão do Plano Diretor, atualmente em andamento, também faz contribuições ao Sistema Viário. Entre as diretrizes da revisão está a Hierarquização das Vias Rurais, classificando-as em Rodovias, Estradas Municipais, Estradas Locais e Eixo Turístico; e a Hierarquização das Vias Urbanas cuja revisão propõe uma atualização na Lei vigente, Lei Municipal nº 071/2007 (MEDIANEIRA, 2007d), classificando as vias em Rodovia,

Marginal, Estrutural, Radial, Coletora, de ligação, Comercial, Local, Ciclovia e Ciclofaixa (SEDU, 2022a).

A revisão propõe também a implantação de um Contorno/Anel Rodoviário que objetive a redução do fluxo do rodoviário de passagem por dentro do perímetro urbano. Além disso, são propostas diretrizes de traçado cicloviário que possibilitem a interligação dos principais polos geradores de viagem ao modal, em especial a interligação das atividades industriais com a Área Industrial ao longo da rodovia BR – 277. Além da interligação da Universidade UTFPR, com os demais bairros da sede urbana. Também é proposto ciclovias ao longo das diagonais do quadrilátero central (SEDU, 2021).

Ainda, existe uma diretriz que propõe a elaboração do Plano de Rotas Acessíveis que deve “dispor sobre os passeios a serem implantados ou reformados pelo poder público com vistas a garantir a acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida aos locais de concentração de pedestres” (SEDU, 2022a, p. 59). De acordo com a revisão do PD, o Plano de Rotas Acessíveis deve ser contemplado pelo Plano de Mobilidade Urbana.

3.1.4 OCUPAÇÃO IRREGULAR

O diagnóstico do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) (MEDIANEIRA, 2013) apontou que o crescimento excessivo das ocupações irregulares no município se deu a partir da década de 90. De acordo com o Plano Diretor em elaboração, as ocupações irregulares, também denominadas de “invasões” da sede urbana, correspondem a 09 (nove) áreas urbanas totalizando 617 famílias e 01 (uma) invasão na área rural, com mais 160 famílias, as quais se destacam:

- 1) Ipezinho;
- 2) Área institucional Loteamento Santa Inês;
- 3) Loteamento Moradias Medianeirenses;
- 4) Vila Operária;
- 5) Jardim Novo Horizonte;
- 6) Vila Alegria;
- 7) Vila Parma;
- 8) Jardim da Luz;
- 9) Final da Cidade Alta;
- 10) Pedreira - Linha Bom Jesus (área rural).

3.1.5 LEI ORGÂNICA MUNICIPAL

A Lei Orgânica Municipal é de 04 de abril de 1990 e nela é trazido aspectos que poderão embasar ações do Plano de Mobilidade Urbana, como o Art. 95 e Art. 96 do Capítulo II – Das Obras e Serviços Municipais.

O Art. 95 incumbe ao poder público municipal, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo que tem caráter essencial.

“A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato, de sua renovação e prorrogação, bem como sobre as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - a política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado;
- V - a vedação de cláusula de exclusividade nos contratos de execução do serviço de transportes coletivos por terceiros;
- VI - as normas relativas ao gerenciamento do poder público, sobre serviços de transporte coletivo.” (MEDIANEIRA, 1990).

O Art. 96 aborda sobre as permissões e as concessões de serviços públicos municipais, outorgadas em desacordo com o estabelecido nesta Lei, serão nulas de pleno direito.

“§ 1º Os serviços públicos municipais ficarão sujeitos à regulamentação e fiscalização do Município.

§ 2º O Município poderá retomar os serviços públicos municipais pertinentes ou concedidos, se executados em desconformidade com o ato ou contrato respectivo.” (MEDIANEIRA, 1990).

O Art. 182 traz que o Município de Medianeira implantará a gratuidade do Transporte Escolar no ensino fundamental e 2º Grau, conforme a Lei.

Por último, o Art. 199 garante a gratuidade nos transportes coletivos, no âmbito do Município, aos maiores de sessenta anos e às pessoas carentes portadoras de deficiência.

3.1.6 CONSELHOS MUNICIPAIS

O município de Medianeira dispõe de 23 conselhos ativos, sendo o último deles criado no ano de 2017 e trata-se do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Medianeira (CODEMED). A lista dos conselhos existentes é apresentada na sequência:

- Conselho Municipal de Previdência;
- Conselho Fiscal de Previdência;
- Conselho Municipal de Saúde;
- Conselho Municipal de Planejamento;
- Conselho Gestor do Fundo de Habitação de Interesse Social-FHIS;
- Conselho Municipal de Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural de Medianeira;
- Conselho Municipal do Meio Ambiente;
- Conselho Municipal de Segurança Alimentar e Nutricional;
- Conselho Municipal dos Direitos da Mulher;
- Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente;
- Conselho Municipal dos Direitos do Idoso;
- Conselho Municipal de Assistência Social;
- Conselho Tutelar;
- Conselho Municipal das Relações do Trabalho;
- Conselho Municipal de Turismo de Medianeira;
- Conselho Municipal Sobre Drogas;
- Conselho de Alimentação Escolar;
- Conselho Municipal de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação;
- Conselho Municipal de Educação;
- Conselho do Programa de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE);
- Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável;
- Conselho Municipal de Serviços Funerários;
- Conselho Municipal Rodoviário e do Trânsito;
- Conselho Diretor do Fundo Municipal de Reequipamento do Destacamento do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado do Paraná (FUNREBOM);

- Conselho Municipal de Agricultura e Desenvolvimento Rural Sustentável;
- Conselho Municipal do Fundo de Reequipamento do Trânsito;
- Conselho Consultivo de Desenvolvimento Municipal;
- Conselho Municipal de Desenvolvimento;
- Conselho Municipal de Desenvolvimento Sócio Econômico.

Dentre esses, destacam-se o Concidade e o Conselho Consultivo de Desenvolvimento Municipal.

3.2 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

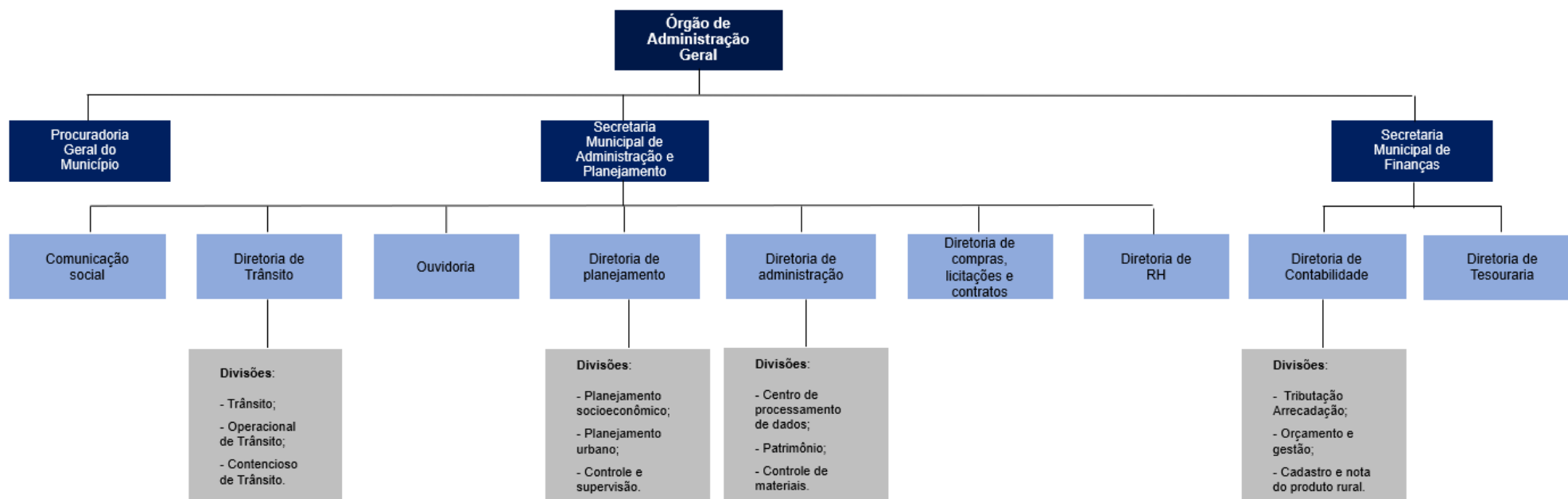
Com relação à estrutura organizacional de Medianeira, a Lei nº 124/2008 (MEDIANEIRA, 2008) dispõe sobre a reestruturação organizacional e administrativa do município e dá outras providências. Em seu Art. 9º, define a estrutura básica administrativa do município de Medianeira, a partir de órgãos subordinados ao poder executivo. Em 2017, houve uma atualização dos órgãos e organograma respectivo, sendo esses apresentados por meio da FIGURA 3.1, FIGURA 3.2, FIGURA 3.3 e FIGURA 3.4.

FIGURA 3.1 – ORGANOGRAMA DA GESTÃO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA



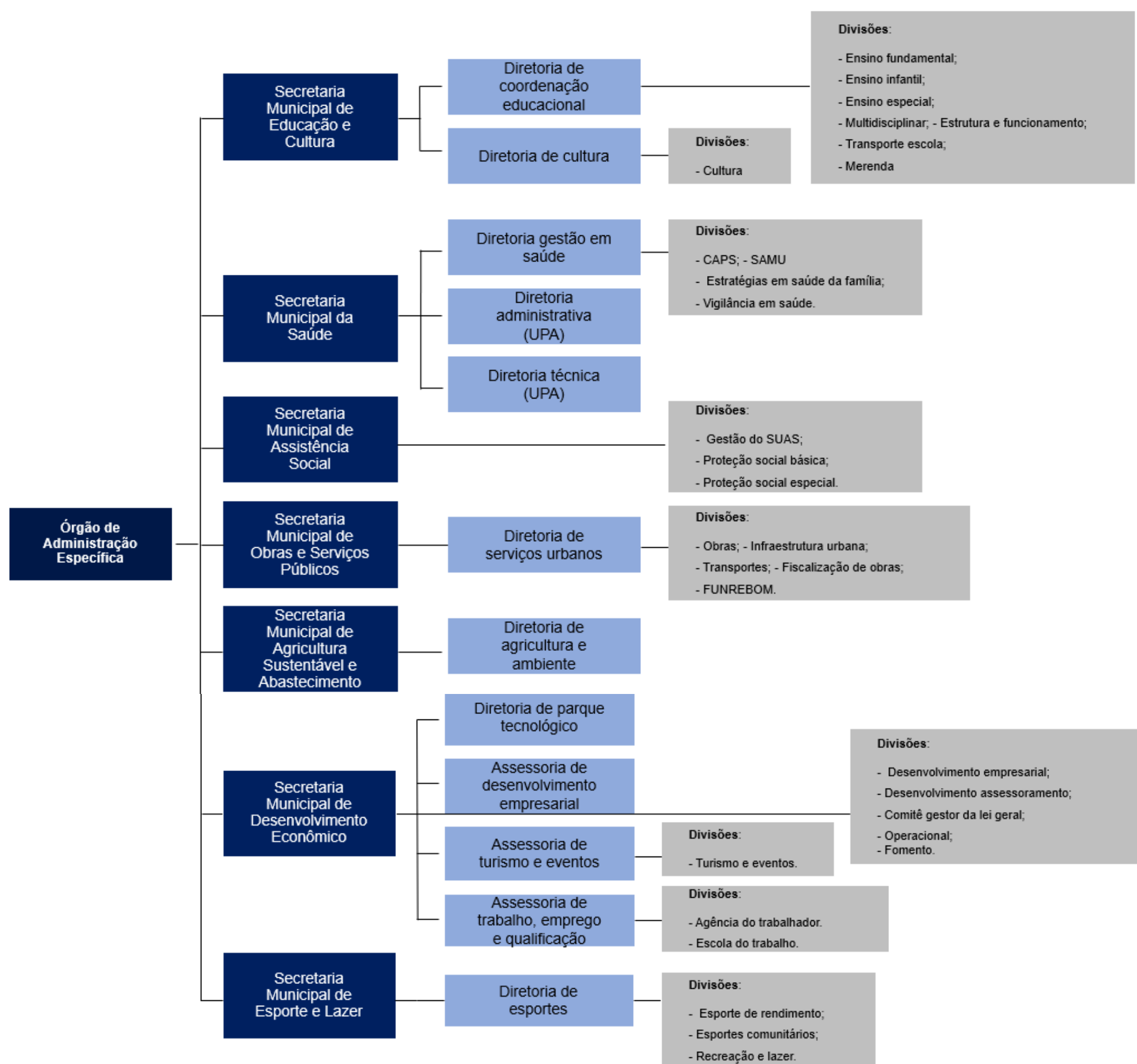
Fonte: MEDIANEIRA (2017), adaptado por FUPEF (2022).

FIGURA 3.2 – ORGANOGRAMA DA GESTÃO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA



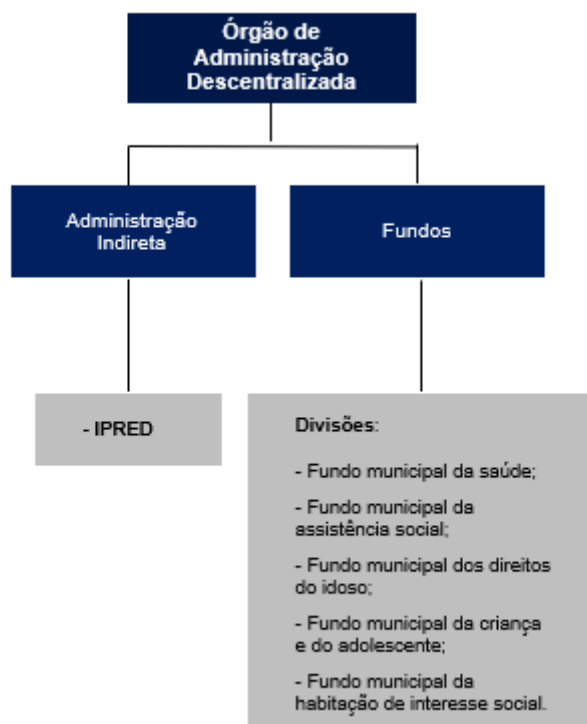
Fonte: MEDIANEIRA (2017), adaptado por FUPEF (2022).

FIGURA 3.3 – ORGANOGRAMA DA GESTÃO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA



Fonte: MEDIANEIRA (2017), adaptado por FUPEF (2022).

FIGURA 3.4 – ORGANOGRAMA DA GESTÃO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA



Fonte: MEDIANEIRA (2017), adaptado por FUPEF (2022).

3.3 ESTRUTURA DE GESTÃO E PARTICIPAÇÃO DO PMU

O processo de elaboração, implementação e revisão do PMU requer estruturas organizacionais políticas e técnicas para a gestão institucional, operacional e da participação cidadã. Nesse contexto, as estruturas necessárias para a gestão da implementação e da revisão do PMU possuem composição e atribuições distintas, como, por exemplo:

- Comissão Técnica

Composição: Técnicos municipais das áreas de transporte, urbanismo, meio ambiente, comunicação, desenvolvimento econômico e social.

Atribuições: Realizar o gerenciamento e o acompanhamento técnico e financeiro dos trabalhos de elaboração e implementação do Plano.

- Comissão de Acompanhamento

Composição: Representantes dos parceiros (órgãos externos, legislativo) e grupos sociais mais importantes.

Atribuições: Acompanhar o desenvolvimento do Plano no atendimento e na conciliação de visões e interesses dos diferentes grupos sociais. Acompanhar a implementação do Plano.

Ressalta-se que a composição das estruturas de gestão deve ser adequada às necessidades e características do município. Portanto, para cumprimento das etapas de elaboração e implementação do município de Medianeira, foram estabelecidas uma Comissão Técnica e uma Comissão de Acompanhamento.

- Comissão Técnica

O Decreto nº 204/2022 designa a ETM – Equipe Técnica Municipal de elaboração do Plano Municipal da Mobilidade Urbana de Medianeira, sob coordenação municipal da Arquiteta e Urbanista Candida Fachinetti Paz, composta pelos membros apresentados na TABELA 3.1, para constituir a Comissão Técnica do PMU de Medianeira.

TABELA 3.1 – COMPOSIÇÃO DA ETM

Secretaria	Nome
Secretaria de Administração e Planejamento	Solange Aparecida de Lima
	Candida Fachinetti Paz
	Carla Ott
	Marcos Giovani Rigotti
	Andressa Mayara Paloschi
	Michelle Seben
	Noely Giasson Bau
Secretaria de Obras e Serviços Públicos	Isaias França Benjamim
	Marcus Vinicius M. Vargas Prudencio
	Vinicius Cerezer Seben
Secretaria de Agricultura Sustentável e Abastecimento	Eduardo Ziglioli

Fonte: MEDIANEIRA (2022), adaptado por FUPEF (2022).

- Comissão de Acompanhamento

O Decreto nº 204/2022 designa o GA - Grupo de Acompanhamento da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Municipal, composta por integrantes da sociedade civil, dos segmentos organizados e do Poder Público, para compor a Comissão de Acompanhamento. Os membros do GA são apresentados na TABELA 3.2

TABELA 3.2 – COMPOSIÇÃO DO GA

SETOR QUE REPRESENTA	REPRESENTANTE
Câmara Municipal	Marcos Berta
Câmara Municipal	Ana Claudia dos Santos Lima
Câmara Municipal	Delcir Berta Alessio
Câmara Municipal	Douglas Rodrigo Gerviac
Câmara Municipal	Fabio de Vargas Padilha
Câmara Municipal	Ivan Luis da Silva Redeloff
Câmara Municipal	Joselito Muniz dos Santos
Câmara Municipal	Lucy Regina Andreola Fernandes
Câmara Municipal	Valdir Candido de Oliveira
Ministério Público	Carlos Alberto Dias Torres
Observatório Social	Gilvete Maria Dal Vesco
Polícia Militar	Tenente André Felipe Gois Santos
Corpo de Bombeiros	Cap. Jônatas Barrionuevo Theodoro
Conselho de Segurança	Glaucius Cruz da Rocha
CODEMED	Jaime Tezza
ACIME	Eduardo Machado Damião
33ª CIRETRAN	Nelson Rubens de Almeida
Conselho Municipal Rodoviário e do Trânsito	Maria Jaqueline Steinbach
Cooperativa lar	Isabela Zanella
Frimesa	Marcelo Cerino
Amedef	Flávio Gedoz
Arquitetos	Thais Dela Justina
Engenheiros	Eduardo Baratto

Fonte: MEDIANEIRA (2022), adaptado por FUPEF (2022).

Tanto a ETM, o GA, quanto o CMP – Conselho Municipal de Planejamento, deverão acompanhar e opinar nas diversas fases do processo de elaboração do Plano, e,

posteriormente, acompanhar a implantação das ações e propostas, bem como contribuir para a revisão dos instrumentos legais vinculados.

3.4 MEDTRAN

O Medtran é um departamento vinculado à Secretaria de Administração e Planejamento e possui por objetivo cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de sua circunscrição com as atribuições; planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas. Além disso, visa implantar o sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário, coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsitos e suas causas e estabelecer, em conjunto com órgão de polícia de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito.

O Medtran também visa objetivo executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis por infração de circulação, estacionamentos e paradas, previstas no Código de Trânsito Brasileiro, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito e aplicar as penalidades de advertência por escrito, autuar e multar por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

O departamento surgiu na sequência da integração do município no Sistema Nacional de Trânsito, a partir da firmação do Convênio nº19/2017. Com o convênio, fica a cargo do município manter uma estrutura organizacional e operante para o cumprimento do Art. 24 e Art. 333 do CTB, bem como estabelecer, em conjunto com a PMPR diretrizes, para função de autoridade de trânsito municipal.

O Convênio permite que o município firme acordo com a Guarda Municipal ou atribua Agentes de Trânsito Municipal como autoridades do trânsito local.

Fica estipulado que, dos recursos provenientes da arrecadação das multas de trânsito, serão descontados os 5% (cinco por cento) destinados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET conforme dispõe o Art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, os custos decorrentes da Resolução nº 576 CONTRAN de 24 de agosto de 2016, bem como dos serviços constantes no item 4.7 da Cláusula Quarta.

A partir do Convênio:

- Quando as autuações de trânsito de competência do Estado, forem lavradas por policiais militares, o recurso é 100% (cem por cento) para o FUNRESTRAN;

- Quando as autuações de trânsito de competência do município forem lavradas por policiais militares, o recurso é 60% (sessenta por cento) para o município e 40% (quarenta por cento) para o FUNRESTRAN;
- Quando as autuações de trânsito de competência do Estado forem lavradas por agentes municipais de trânsito, o recurso é 40% (quarenta por cento) para o município e 60% (sessenta por cento) para o FUNRESTRAN;
- Quando as atuações de transito de competência do município forem lavradas por agentes municipais de trânsito, o recurso é 100% (cem por cento) para o município.

4 DINÂMICA SOCIOGEOGRÁFICA E URBANÍSTICA DO MUNICÍPIO

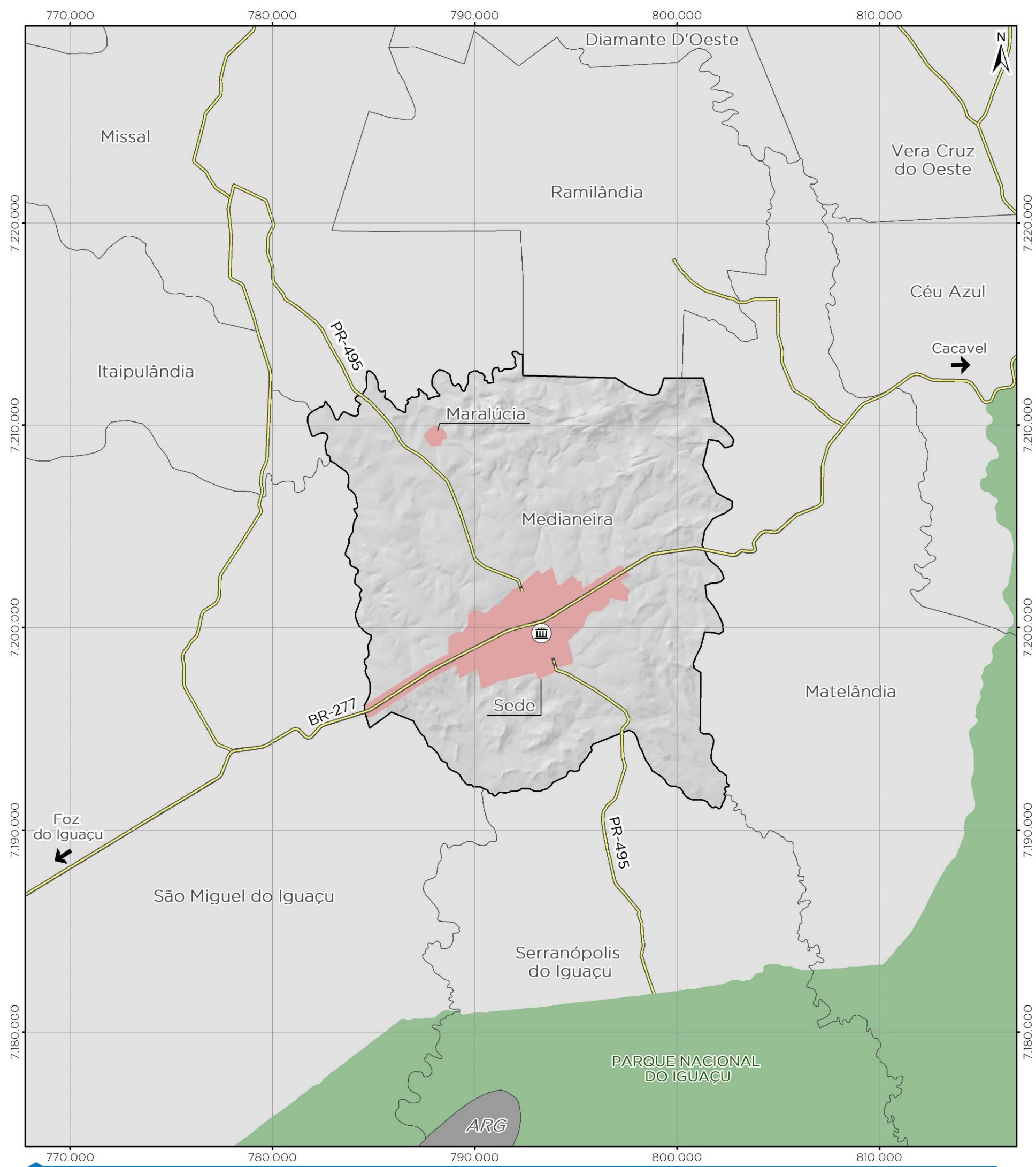
Conhecer as condicionantes socioeconômicas, geográficas e de urbanismo do município é importante para traçar a dinâmica de base sobre a qual o sistema viário e a mobilidade se assentam. Segundo o WRI BRASIL (2017) e o Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2015), a montagem desse quadro inclui informações secundárias do município que, de modo geral, reúnem estatísticas, séries históricas e outros levantamentos disponíveis em publicações, relatórios e arquivos virtuais de instituições de pesquisa. No caso de Medianeira, são verificadas as legislações locais e os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), entre outras instituições.

4.1 GEOGRAFIA E EVOLUÇÃO URBANA

Localizado no estado do Paraná, o município de Medianeira está na macrorregião Oeste do estado, nas proximidades de Cascavel e Foz do Iguaçu, como mostra a FIGURA 4.1. O município faz parte da microrregião de Foz do Iguaçu e se encontra a 55 km do município fronteiriço e a 579 km de Curitiba, a capital do estado. Seu território se estende por uma área de 328,73 km², fazendo divisas ao norte, com Missal e Ramilândia, a leste, com Matelândia, ao sul, com Serranópolis do Iguaçu, e a oeste, com São Miguel do Iguaçu e Itaipulândia. O perímetro urbano compreende uma área de 17,60 km², dividida em três regiões: Sede (16,90 km²), Distrito Industrial (0,54 km²) e Distrito Maralúcia (0,16 km²) (FIGURA 4.2). Conforme a publicação Regiões de Influência das Cidades (REGIC) do IBGE (IBGE, 2018). Medianeira se caracteriza como um Centro Sub-Regional B, apresentando vínculos de destino com os vizinhos Matelândia, Missal e Serranópolis do Iguaçu. Já como origem, há o vínculo com o Arranjo Populacional Internacional de Foz do Iguaçu/Brasil - Ciudad del Este/Paraguai, uma Capital Regional C, com maior concentração de serviços.

A Sede é dividida em 12 (doze) bairros, conforme mostra a FIGURA 4.3. Há um bairro Centro na porção central da Sede e os demais bairros circundam e distribuem a ocupação, tanto a norte quanto a sul da Rodovia BR-277.

FIGURA 4.1 – LOCALIZAÇÃO DE MEDIANEIRA



Legenda

- Prefeitura Municipal de Medianeira
- Rodovias
- Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
- Limite municipal de Medianeira
- Parque Nacional do Iguaçu
- Perímetros Urbanos Propostos
- Municípios do Paraná
- Países

PLANO DE MOBILIDADE
URBANA DE MEDIANEIRA/PR

LOCALIZAÇÃO

0 2,5 5 10
km
Escala do mapa: 1 : 200.000
1 cm = 2.000 m

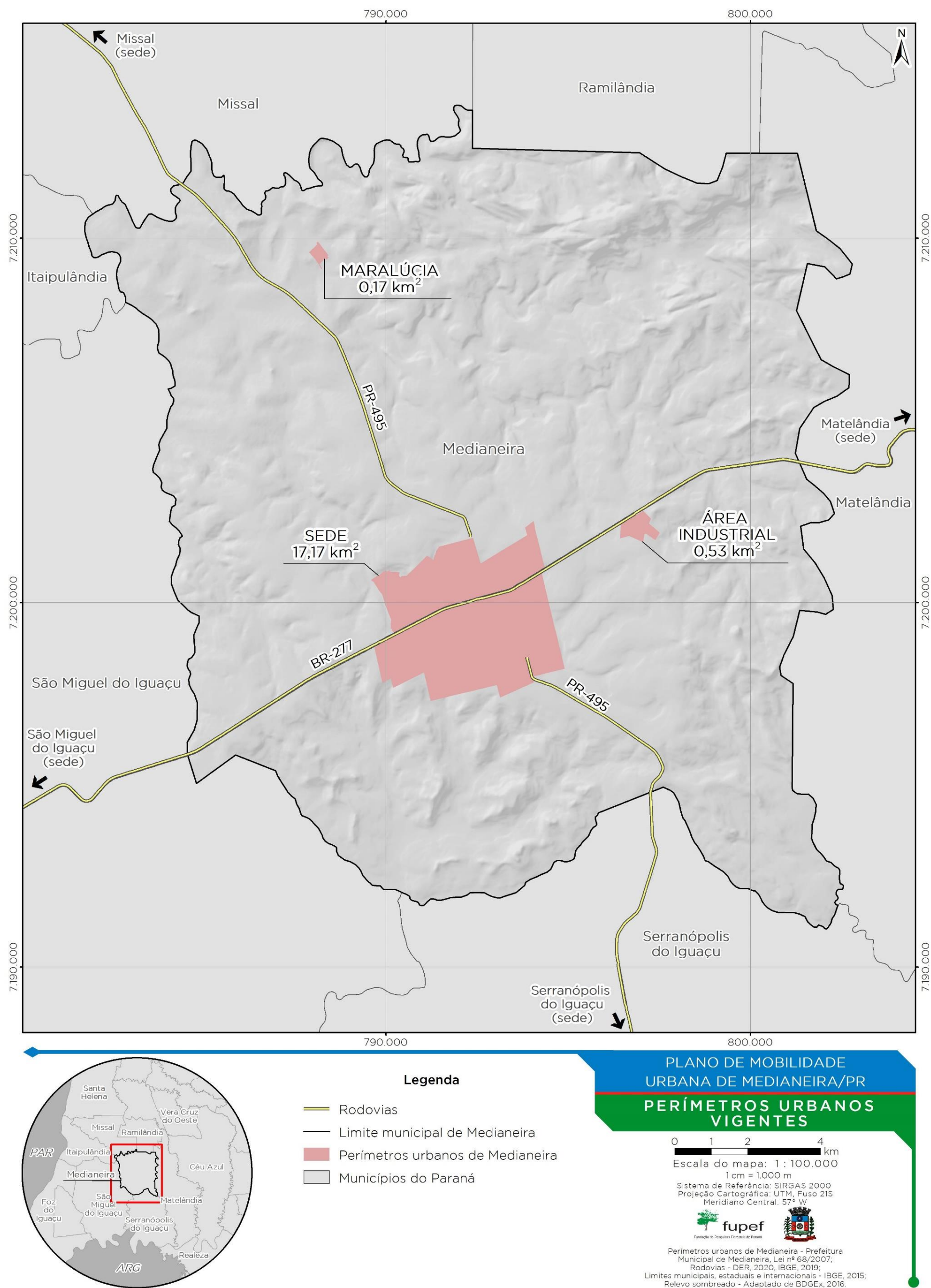
Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
Meridiano Central: 57° W



Perímetros Urbanos Propostos de Medianeira - Tese
Tecnologia, 2022; Parque Nacional do Iguaçu -
MMA, 2019; Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;
Limites municipais, estaduais, internacionais e Capital - IBGE, 2015;
Relevo sombreado - Adaptado de BDGEX, 2016.

Fonte: FUPEF (2022)

FIGURA 4.2 – PERÍMETROS URBANOS VIGENTES NO MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022)

FIGURA 4.3 – LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS NA SEDE URBANA DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022)

Medianeira pertence ao 3º Planalto Paranaense, composto por rochas vulcânicas basálticas, as quais formam a “terra roxa”, famosa pela sua fertilidade. A altitude média do município é de 402 metros acima do nível do mar, com a maior cota marcada em 607 metros (FIGURA 4.4). A porção nordeste do território é a que apresenta maiores declividades e altitudes e, por sua vez, as porções sul e oeste apresentam relevo menos acidentado (FIGURA 4.5). O Distrito Maralúcia tem relevo plano, por estar nas proximidades do Rio Ouro Verde. Já o Distrito Industrial está numa altitude mais elevada e terrenos pouco acidentados, por se situar em partes altas da Bacia do Rio Ocoi I. Finalmente, a Sede tem declividades à nível médio, em comparação, por possuir divisas de bacias hidrográficas e vales junto ao Rio Alegria (FIGURA 4.6). O clima do município é o subtropical úmido, classificado como Cfa pela divisão de Köppen e Geiger e marcado pela temperatura média anual de 21,9°C, com picos médios de 30°C nos meses mais quentes e 8°C no inverno. Não há uma estação seca e a pluviosidade anual média é de 2.003 mm (CLIMATE-DATA.ORG, 2022).

Em relação à hidrografia, o município se localiza inserido na bacia do Rio Iguaçu, ao sul, e na Bacia Hidrográfica Paraná III. Internamente, há nove microbacias, das quais se destaca o Rio Alegria, que atravessa o perímetro urbano da Sede e cuja área de captação está inteiramente contida no município, além de servir como fonte de abastecimento de água. A maior parte das fronteiras municipais é inclusive formada por cursos d’água, principalmente nos limites norte, oeste e sul. A leste e nordeste, a divisa municipal se dá por linha seca.

FIGURA 4.4 – ALTIMETRIA NO TERRITÓRIO MUNICIPAL

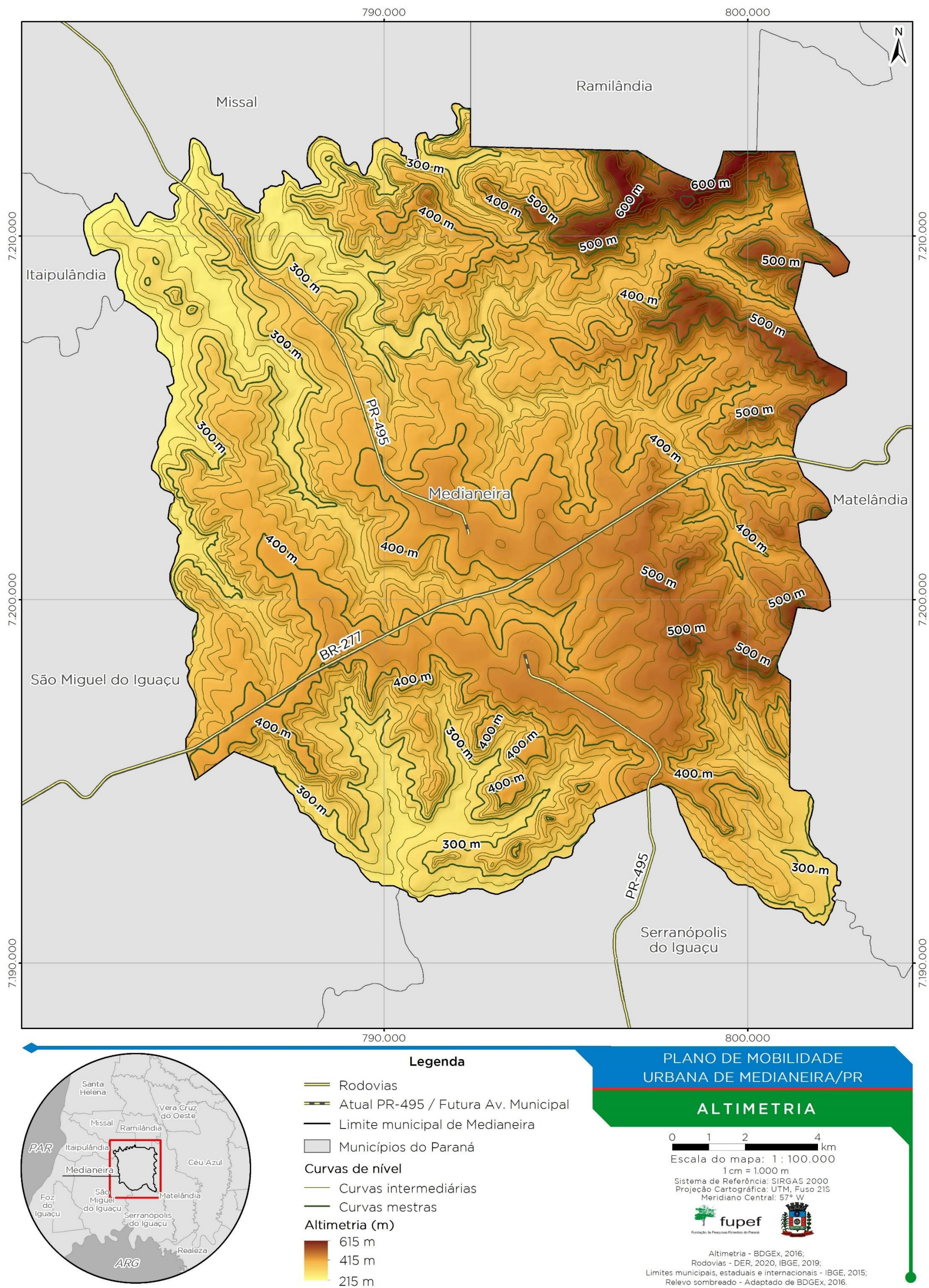
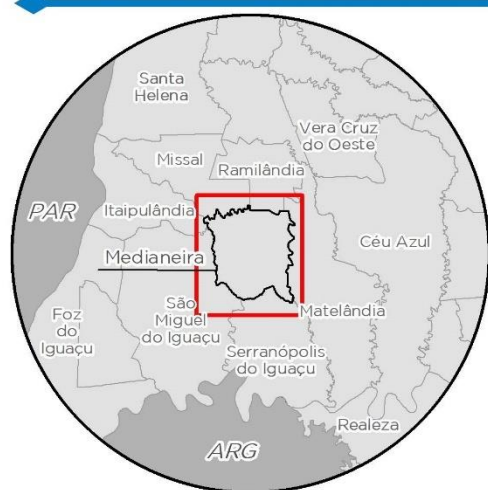
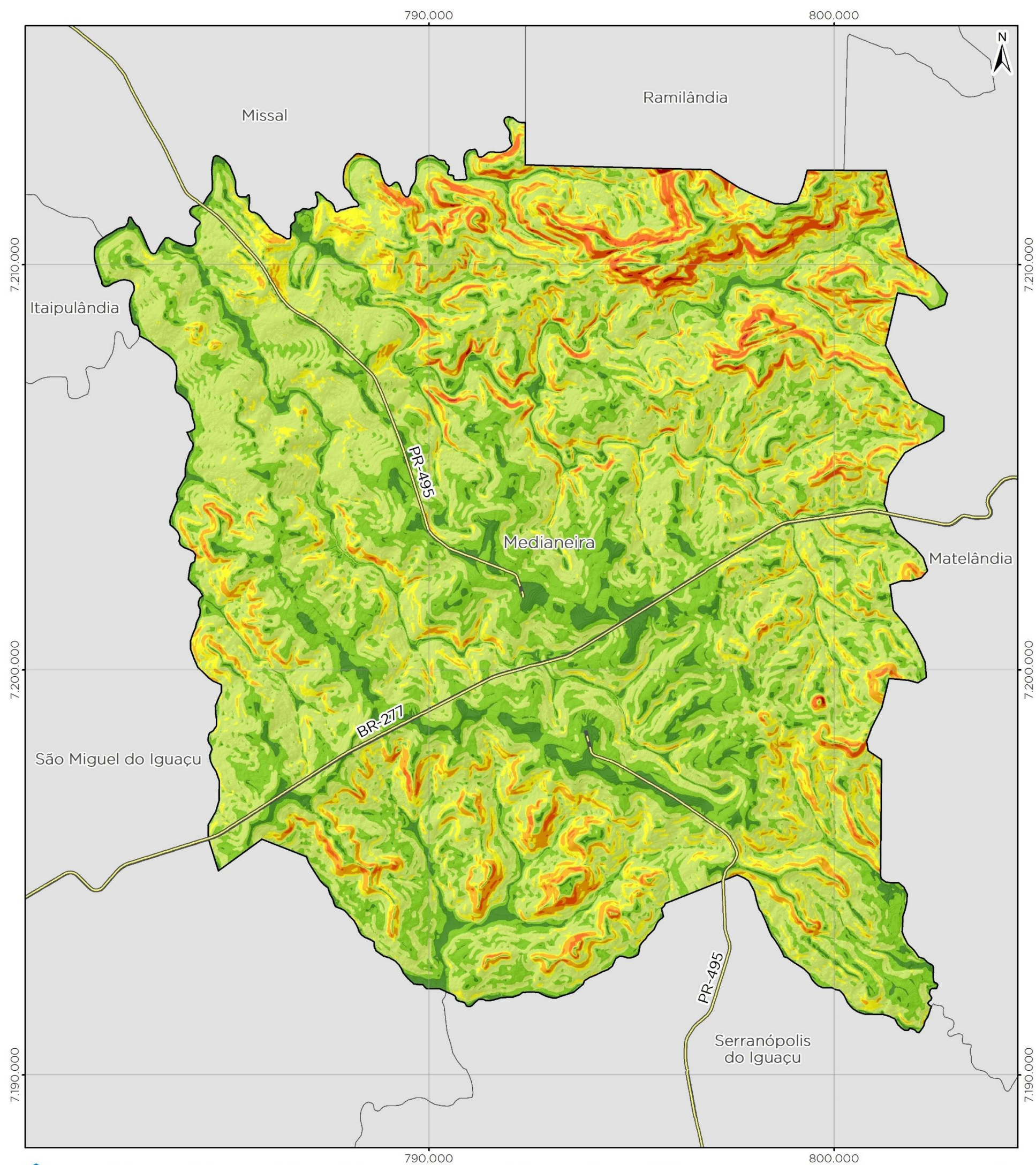


FIGURA 4.5 – DECLIVIDADE NO TERRITÓRIO MUNICIPAL

**Legenda**

- Rodovias
- Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
- Limite municipal de Medianeira
- Municípios do Paraná
- Declividade (%)**
- Plano (0 - 3%)
- Suave Ondulado (3 - 8%)
- Ondulado (8 - 20%)
- Forte Ondulado I (20 - 30%)
- Forte Ondulado II (30 - 45%)
- Montanhoso (45 - 75%)
- Escarpado (> 75%)

**PLANO DE MOBILIDADE
URBANA DE MEDIANEIRA/PR****DECLIVIDADE**

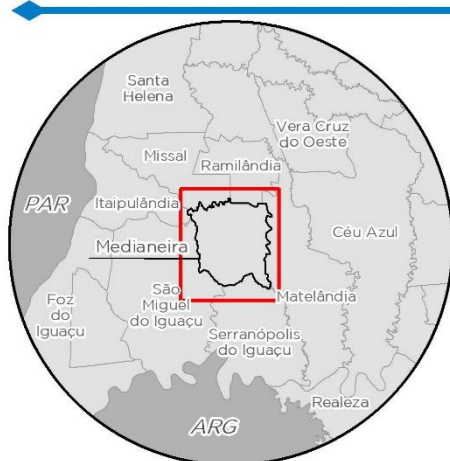
0 1 2 4 km
Escala do mapa: 1 : 100.000
1 cm = 1.000 m
Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
Meridiano Central: 57° W



Declividade - Adaptado de BDGEx, 2016;
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Relevo sombreado - Adaptado de BDGEx, 2016.

Fonte: FUPEF (2022)

790.000



 Rodovias
 Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
 Limite municipal de Medianeira
 Perímetros Urbanos Propostos
 Municípios do Paraná

Hidrografia
 Primária
 Secundária

HIDROGRAFIA



Hidrografia - BDGEx, 2016;
Perímetros Urbanos Propostos de Medianeira - Tese
Tecnologia, 2022; Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Relevo sombreado - Adaptado de BDGEx, 2016

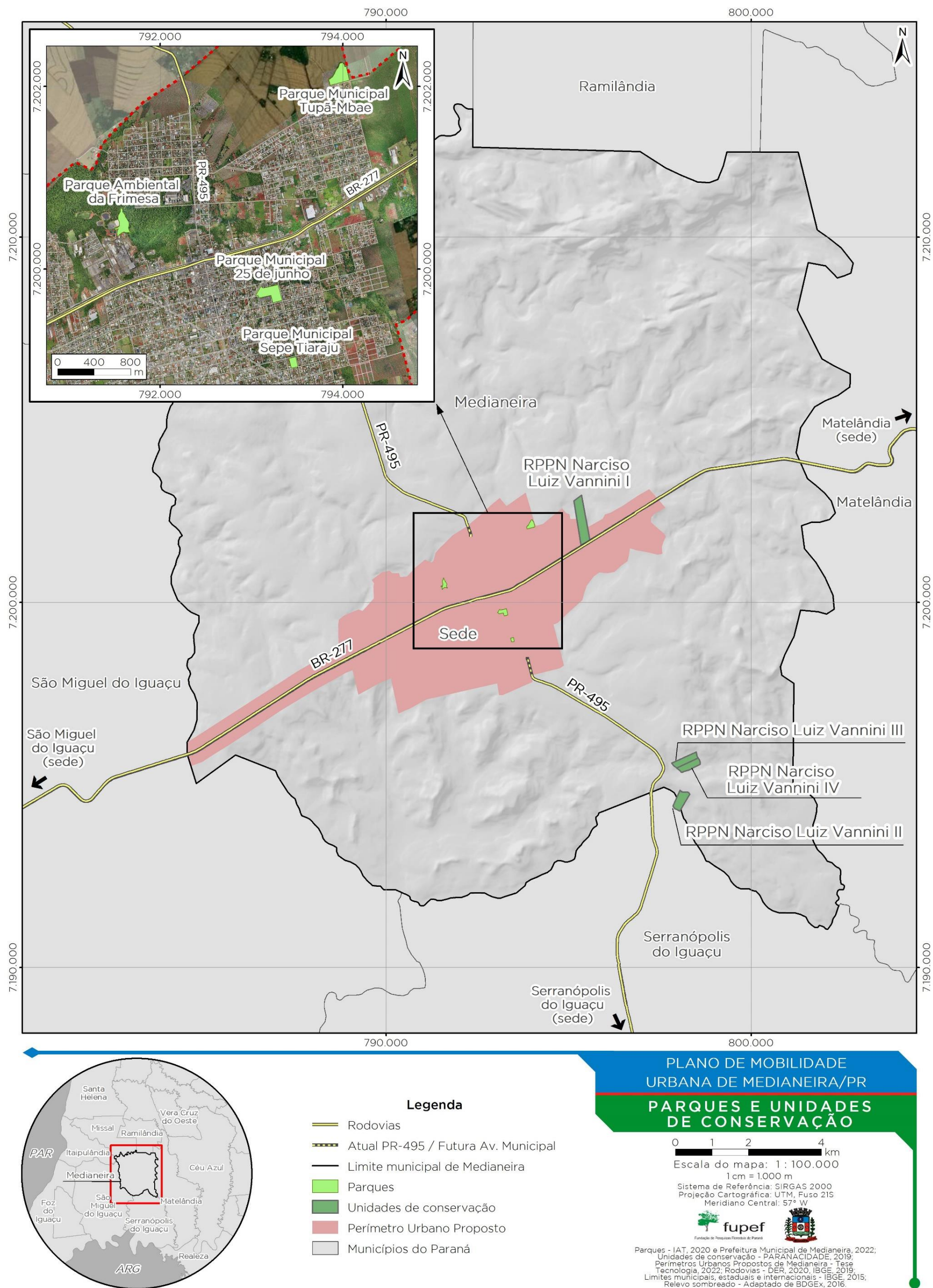
RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

A localização geográfica coloca o município em algumas particularidades de proteção ambiental, principalmente pela pressão para expansão das áreas de lavoura e pecuária. A vegetação existente no território de Medianeira pertence ao bioma da Mata Atlântica, no grupo chamado Floresta Estacional Semidecidual, marcada pela perda parcial das folhas. Apenas 17,2% do município contêm matas significativas, sendo elas dispersas e fragmentadas, em virtude do avanço agropecuário ao longo das décadas (SEDU, 2021a).

Em Medianeira, existem reservas particulares e parques municipais, além da área de amortecimento do Parque Nacional do Iguaçu, conforme o mapa da FIGURA 4.7 mostra. Há cadastrados no CEUC (IAT, 2020) as Reservas Particulares de Patrimônio Natural (RPPNs) Estaduais, denominadas de Narciso L. Vanini I, II, III e IV; o Parque Urbano Municipal Sepe Tiaraju e o Parque Urbano Municipal Tupã-Mbae. As Áreas de Preservação Ambiental relativas aos corpos hídricos, são observadas no mapa da FIGURA 4.8. Em relação aos mapas, o restante da parcela territorial que se apresenta descampado é utilizado para agropecuária.

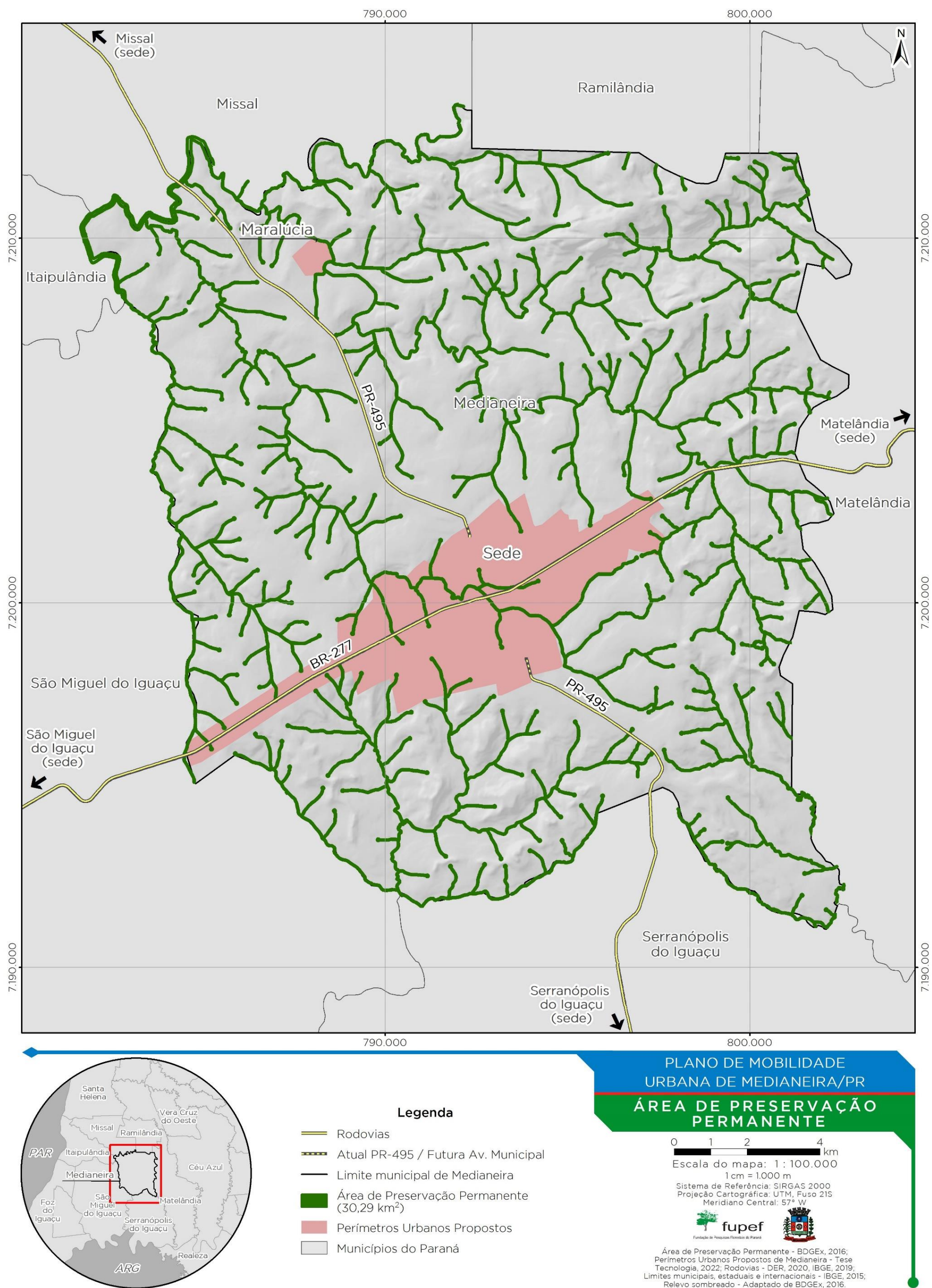
De acordo com o WRI BRASIL (2017), a integração das áreas de proteção ambiental no planejamento urbano ressalta a atenção à questão da dimensão ambiental, que, junto com as dimensões social e econômica, forma os pilares que fundamentam a mobilidade sustentável, ao tratar os aspectos de transporte e mobilidade.

FIGURA 4.7 – UCS NO MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 4.8 – ÁREAS DE APP NO MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

A fundação e a ocupação de Medianeira se relacionam com a colonização de gaúchos do oeste paranaense. Através da Colonizadora Industrial e Agrícola Bento Gonçalves Ltda., os diretores Pedro Soccol e José Callegari ficaram responsáveis pela implantação de ocupações na área. Os pioneiros do município foram Emílio Henrique Gómez e Giácomo Domingos Cecconelo, seguidos por famílias de origem italiana e alemã, que migravam em busca de terras férteis (MEDIANEIRA, 2022). O marco de fundação de Medianeira se deu em 24 de outubro de 1951, elevando-o à categoria de município, desmembrando-se de Foz do Iguaçu, pela Lei Estadual nº 4.245, de 25 de julho de 1960 (PARANÁ, 1960).

O mapa da FIGURA 4.9 traz a evolução da mancha urbana do município. Nas duas primeiras décadas, a ocupação e os loteamentos sucessivos se estenderam por grande parte da atual sede urbana. Nas décadas seguintes, outros loteamentos e ocupações surgiram, adjacentes aos demais e no preenchimento gradual de vazios urbanos. Ao longo da década de 2010, verifica-se a expansão da ocupação principalmente nos bairros Jardim Irene, Condá, Belo Horizonte, Independência e Cidade Alta.

Destaca-se que há áreas de caráter urbano fora do atual perímetro urbano, como é o caso da ocupação Pedreira – Linha Bom Jesus. O mapa mostra que a maioria está contígua às manchas internas do perímetro ou junto da Rodovia BR-277, sendo que a proposição do novo perímetro urbano, da Revisão do Plano Diretor, já as engloba (SEDU, 2022a).

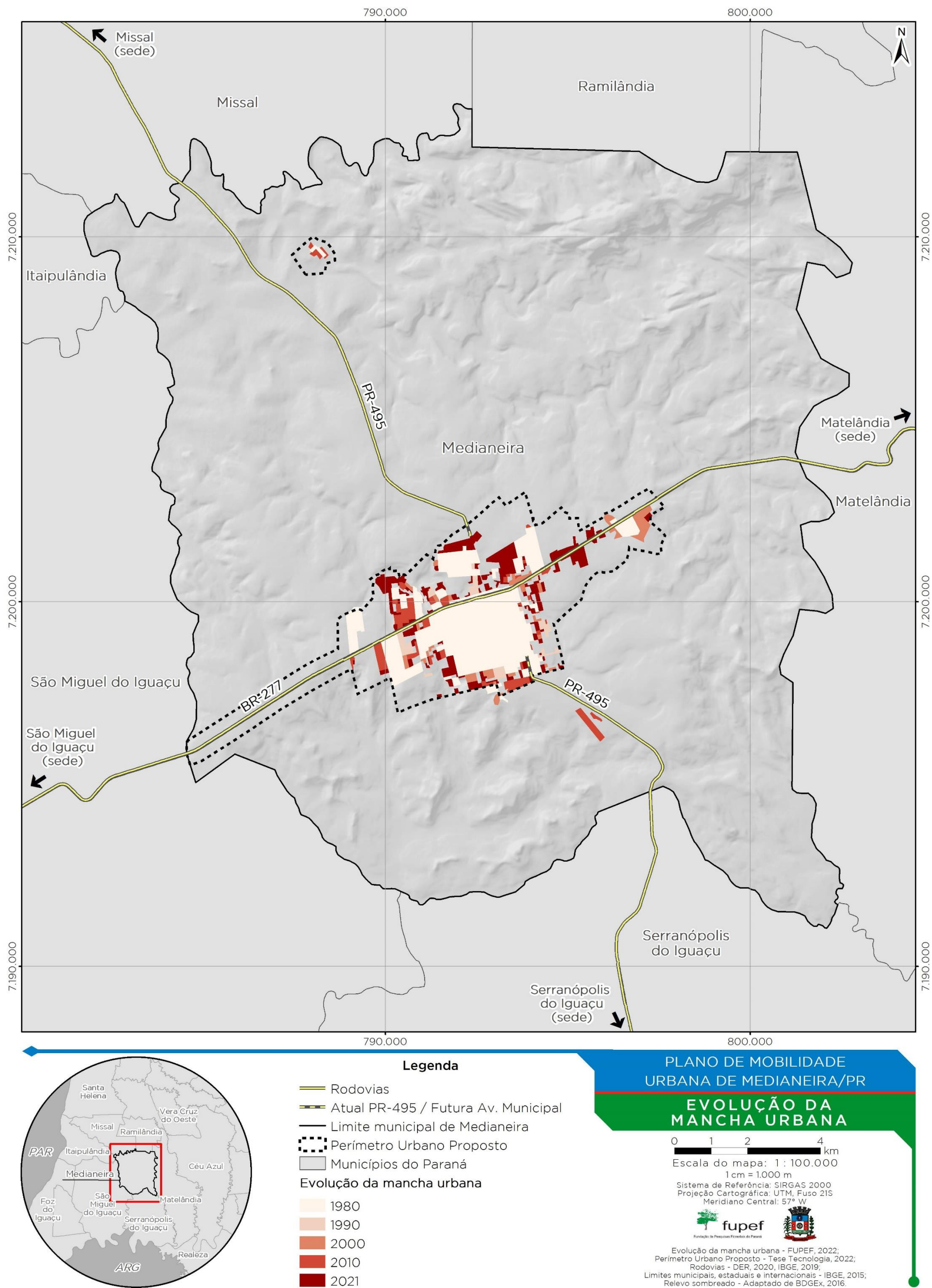
Nessa evolução destacam-se também as empresas industriais, instaladas em grandes lotes junto das marginais da BR-277. Destacam-se algumas empresas de grande porte: Frigorífico Medianeira S.A., atualmente sob o nome da indústria Frimesa, com início da operação nos anos 1970 (FRIMESA, 2022); Lar Cooperativa Agroindustrial, com plantas industriais marcantes no bairro Condá e na BR-277, com atividades iniciadas também nos anos 1970, com o nome de Cooperativa Agropecuária Três Fronteiras Ltda. (LAR, 2022); Ninfa Alimentos, também iniciada nos anos 1970, no bairro Área Industrial (NINFA, 2022).

Por fim, menciona-se também a importância da implantação do antigo Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFET), atual Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), no bairro Independência. A operação desse campus, aberto em 1990, possibilitou o desenvolvimento técnico-científico de Medianeira, acompanhando a



mudança do perfil da cidade de exclusivamente extrativista para agroindustrial (UTFPR, 2021)

FIGURA 4.9 – EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

4.2 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

No seu processo de evolução e colonização, Medianeira teve sua mancha urbana iniciada com um loteamento planejado, que se expandiu no final do século XX. No que se refere ao desenho urbano e à paisagem do ambiente construído, dois aspectos são relevantes para compreensão da situação do município: o uso, o gabarito e o desenho das vias.

O gabarito e o uso são marcados em geral pelas casas unifamiliares de até três pavimentos, sendo que a grande maioria é até dois pavimentos e multifamiliares de maioria de quatro pavimentos. A verticalização e a mistura de usos mais significativa ocorrem no entorno da Avenida Brasília, no Centro, onde estão as edificações com mais de quatro pavimentos, além da concentração de comércios e serviços. O bairro Jardim Irene, por sua vez, se destaca pelas residências produzidas em série por programas de financiamento habitacional. Além disso, há as indústrias, que têm uma configuração própria de grandes barracões, estacionamentos e docas, além de silos e outros elementos. Assim, as fábricas têm uma distribuição horizontal significativa, mas também com impacto na paisagem vertical.

Já em relação ao desenho das vias, a malha viária da sede urbana se destaca pela ortogonalidade compatibilizada com o traçado da Rodovia BR-277, com quarteirões quadrados. No Centro, destacam-se as vias diagonais que partem da Praça Ângelo Darolt e cortam o tecido ortogonal, o que define interseções largas e de até seis acessos. Nos bairros Jardim Irene e Belo Horizonte, as quadras tendem a ser mais compridas e estreitas. Já na Área Industrial, algumas poucas vias conformam quadras grandes para abarcar os lotes industriais. Por fim, no distrito de Maralúcia, há uma malha ortogonal que é descontinuada pelas estradas de acesso.

No que tange o ordenamento do uso do solo municipal, há o Plano Diretor em vigência, com suas leis complementares, datado do ano de 2007, com reformulações realizadas em 2014 e 2015. Nas definições de zoneamento e uso do solo, dadas pela Lei nº 382/2014 (MEDIANEIRA, 2014a), com alterações de artigos específicos realizadas pelas leis nº432/2014 (MEDIANEIRA, 2014b), nº 470/2015 (MEDIANEIRA, 2015a) e nº 530/2015 (MEDIANEIRA, 2015b). O mapa da FIGURA 4.10 especializa o zoneamento vigente, de maneira que se observa uma gradação criada pelas zonas a partir do Centro. Do entorno da Avenida Brasília, as zonas de comércio e serviço central ocupam principalmente o bairro Centro, seguidas pela Zona Residencial de Alta Densidade, que

também abarca São Cristóvão, Cidade Alta, Nazaré e Ipê. Nos locais mais afastados é marcante a presença da Zona Residencial de Baixa Densidade, que englobam porções dos bairros Independência, Cidade Alta, Itaipu, Jardim Irene, Condá, Belo Horizonte, Ipê e Nazaré. Há ainda algumas zonas especiais, voltadas à preservação, restrição, habitação de interesse social ou parcelamento compulsório, com uma abrangência menor e mais dispersa. Por fim, a Zona Industrial I coincide com o entorno da empresa Frimesa, na sede urbana. Destaca-se também a existência de algumas vias com regulações próprias, colocadas como Zonas de Comércio e Serviço Especializado, em geral junto às rotas rodoviárias, e Zona de Comércio e Serviço Local, nas avenidas de ligação entre bairros. Já a Área Industrial é dividida em Zona Industrial 2 e Zona Especial, com vocação direcionada para a instalação de indústrias. No distrito de Maralúcia, o uso do solo é marcado pela Zona Residencial, com regulações próprias para o distrito.

Por sua vez, a Revisão do Plano Diretor está atualmente em processo, já havendo uma proposta preliminar de novo desenho de zoneamento. Entende-se que se trata, neste momento, de uma definição ainda consolidada, mas é uma leitura importante para os rumos da mobilidade urbana do município. Assim, o mapa da FIGURA 4.10 traz o zoneamento proposto na revisão. Verifica-se expansão da Zona de Comércio e Serviço Central, que englobaria toda a extensão da Avenida Brasília. Em substituição à atual Zona de Comércio e Serviço Central 2, aparece a Zona Central, também abrangendo os bairros Centro, São Cristóvão, Cidade Alta, Nazaré e Ipê. Já as zonas residenciais estão redivididas em: Alta Densidade, na continuidade da Zona Central; Média Densidade, nos locais antes colocados como Zona Residencial de Baixa Densidade; e Baixa Densidade, dispostas em porções abarcadas pelo perímetro urbano proposto, para além da mancha urbana atual. O entorno mais denso da BR-277 é classificado na proposta como Setor de Comércio e Serviço Especializado. Já as áreas industriais se dividem em: Zona Industrial 1, um entorno mais abrangente da Frimesa; Zona Industrial 2, a maior parte da atual Área Industrial; e Setor de Indústria e Serviço, nos lotes contíguos à BR-277, entre a Área Industrial e a Zona de Baixa Densidade de expansão, além da margem da BR-277 a oeste.

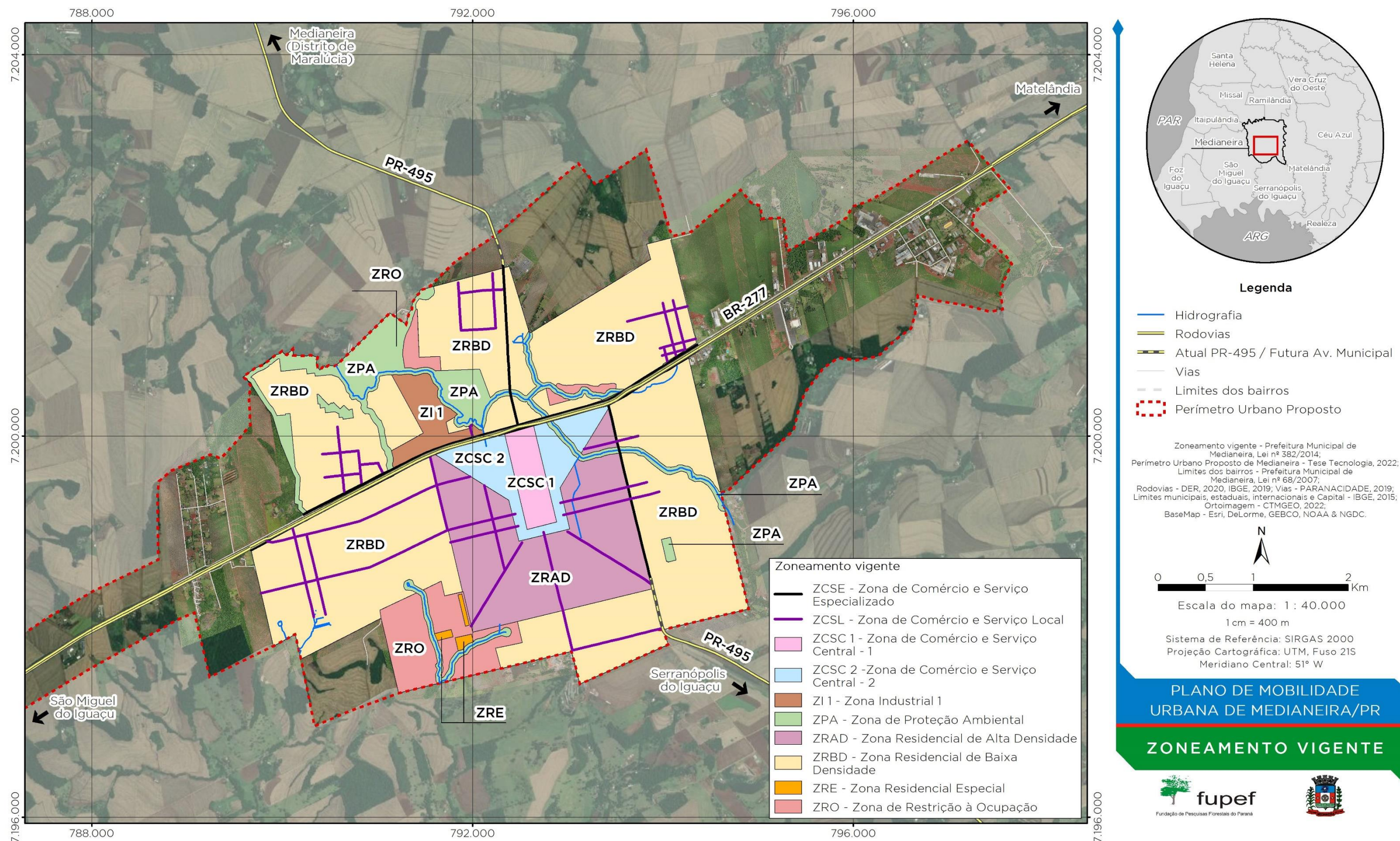
Como zonas adicionais, existem: Zona Residencial Especial, que abarca áreas de restrições físico-ambientais dos bairros Panorâmico e Jardim Irene principalmente; Zona de Chácaras, em lotes dispostos na expansão do perímetro a oeste, com característica rural; Zona Especial de Interesse Social 1, voltada à regularização e urbanização, locada na ocupação Pedreira, a oeste; e Zona de Proteção Ambiental, em locais com vegetação

e entorno de córregos e rios preservados. Em conjunto, a proposta traz também o Setor de Comércio e Serviço Local, que se distribuem em avenidas principais dos bairros. Aparece também uma sugestão de um Anel Rodoviário, que se destina às rotas rodoviárias, para evitar o tráfego no interior do tecido urbano.

Por fim, para o distrito de Maralúcia, o atual perímetro se divide em Zona de Média Densidade e Zona de Baixa Densidade, seguido pela expansão proposta, sob o desenho da Zona de Chácaras.

Assim, a Revisão do Plano Diretor busca consolidar a ocupação já existente e prever mecanismos de regulação para a expansão. Destaca-se que Medianeira é caracterizada pelo tecido urbano ortogonal e com distribuição de áreas residenciais, pontuadas por áreas de comércio e serviço mais densas e pelos entornos industriais.

FIGURA 4.10 – USO E OCUPAÇÃO DO SOLO VIGENTE



Fonte: FUPEF (2022).

Fonte: FUPEF (2022).



4.3 POPULAÇÃO E DOMICÍLIOS

Como apontado, o Município de Medianeira possui uma área territorial de 328,43 km². Os dados do Censo (IBGE, 2010) apontavam que nesse ano a população local era de 41.817 habitantes, sendo 37.390 urbanos e 4.427 rurais, o que resulta em um grau de urbanização de 89,41%. Nesse sentido, para a população apontada, a densidade demográfica do município era de 127,33 hab/km².

A taxa de crescimento geométrico populacional de Medianeira calculada pelo Censo foi a seguinte:

TABELA 4.1 – TAXA DE CRESCIMENTO GEOMÉTRICO POPULACIONAL
SEGUNDO TIPO DE DOMICÍLIO - 2010

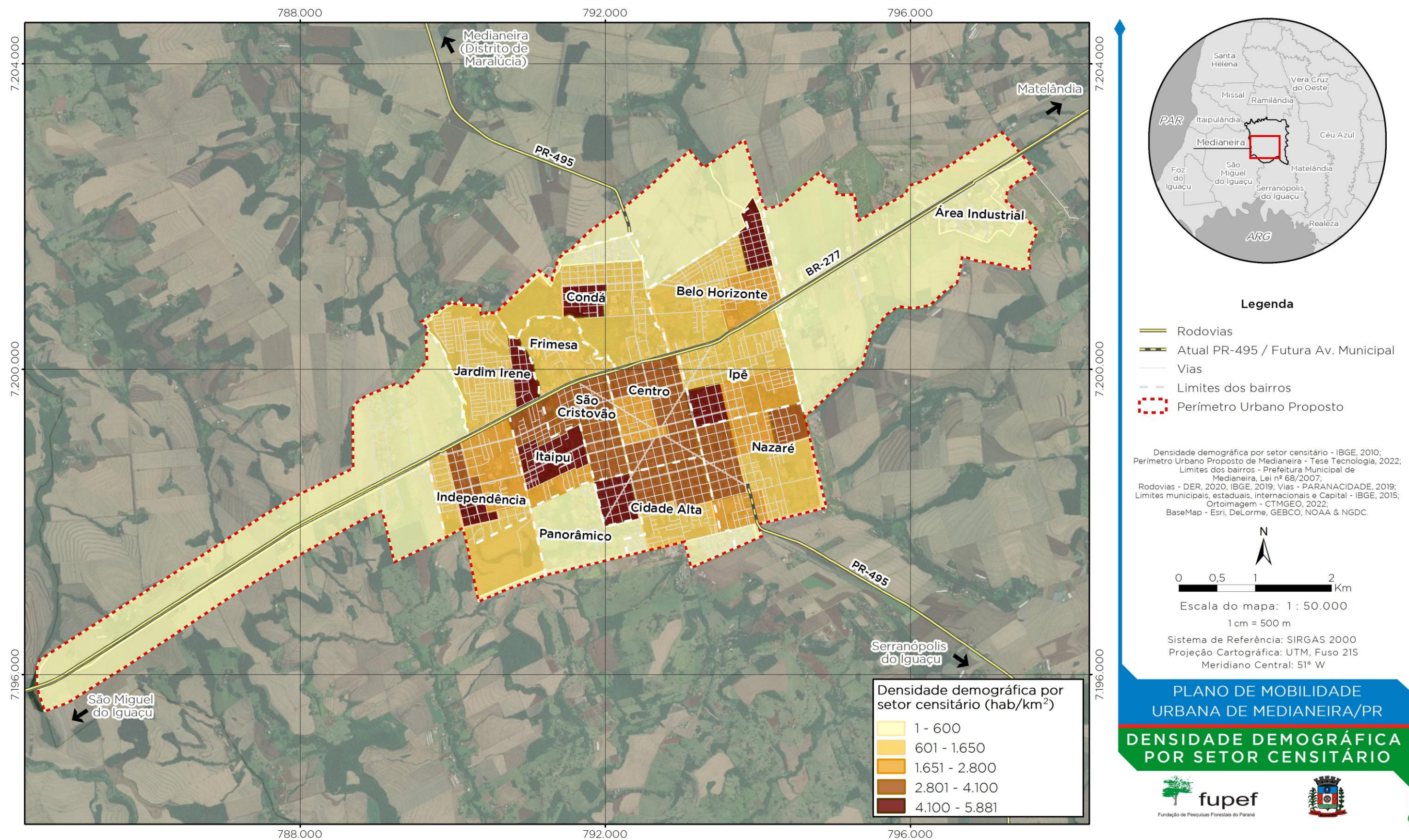
Tipo de Domicílios	Taxa de Crescimento (%)
Urbano	1,18
Rural	-0,34
TOTAL	1,01

Fonte: IBGE (2010) *apud* IPARDES (2022)

Para esta taxa de crescimento a população estimada para o ano de 2021 é de 46.940 habitantes. Dados do IPARDES, calculados em função da população do IBGE, estimada em função da taxa de crescimento calculada, e das áreas territoriais calculadas pelo IAT apontam uma densidade demográfica de 142,92 hab/km² em Medianeira (IPARDES, 2022).

O mapa da FIGURA 4.12 apresenta a densidade populacional por setor censitário. O setor censitário é a unidade territorial estabelecida para fins de controle cadastral, formado por área contínua, situada em um único quadro urbano ou rural, com dimensão e número de domicílios que permitam o levantamento por um recenseador. No perímetro urbano de Medianeira, os setores censitários com maior densidade ocorrem nas subcentralidades de bairro de duas formas distintas. Na porção ao sul da BR-277 ocorre ao longo das vias principais como a Avenida Brasil, Avenida Veranópolis, nos bairros Ipê, Nazaré, Centro e Cidade Alta, na Avenida Independência, no bairro Parque Independência e ao norte da BR-277, ocorre em porções isoladas dos bairros Frimesa, Condá e Belo Horizonte.

FIGURA 4.12 – DENSIDADE DEMOGRÁFICA NA SEDE URBANA DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

Com os dados de população do Censo de 2010 registrados é possível realizar a estimativa populacional que pode ser visualizada na TABELA 4.2. Os dados são constantes ao longo dos anos e se mantêm em uma taxa de crescimento de 1,01% ao ano, com exceção da estimativa de 2012 que é pouco maior. Em relação ao restante do estado Medianeira também mantém uma população constante. No entanto, segundo a prefeitura afirma em reuniões com a equipe técnica, estima-se que atualmente, graças ao investimento das grandes indústrias presentes na sede urbana, a população seja de mais de 68 mil habitantes – estimativa baseada nos cadastros da Secretaria Municipal de Saúde e na Secretaria Municipal de Assistência Social.

TABELA 4.2 – TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL ANUAL, DE 2010 A 2020

Ano	População de Medianeira	Taxa de crescimento	População do Paraná	% Medianeira/Paraná
2010 (censo)	41.817	1,01 %	10.444.526	0,40%
2011	42.124	1,01 %	10.512.349	0,40%
2012	42.420	1,04 %	10.577.755	0,40%
2013	44.149	1,01 %	10.997.465	0,40%
2014	44.523	1,01 %	11.081.692	0,40%
2015	44.885	1,01 %	11.163.018	0,40%
2016	45.239	1,01 %	11.242.720	0,40%
2017	45.586	1,00 %	11.320.892	0,40%
2018	45.812	1,01 %	11.348.937	0,40%
2019	46.198	1,01 %	11.433.957	0,40%
2020	46.574	1,01 %	11.516.840	0,40%
2021	46.940		11.597.484	0,40%

Fonte: FUPEF (2022) adaptado de IBGE (2021).

No que tange as projeções futuras, da próxima década os dados são restritos aos estados. Dessa forma, a TABELA 4.3 apresenta duas projeções para a próxima década que são ilustradas graficamente na FIGURA 4.13. Assim, a Projeção 1 foi calculada mantendo a taxa de crescimento anual médio da década anterior, portanto, foi feita uma média aritmética simples entre as taxas de crescimento do período de 2010 a 2020 e considerou-se esse valor como o crescimento anual para calcular as populações futuras. Para esta metodologia foi gerado o cenário prospectivo de 2030, no qual a população da

cidade chegaria a 52.018 habitantes, o que corresponde à 124% das pessoas registradas no censo de 2010.

A Projeção 2 foi calculada a partir das projeções futuras do IBGE para o estado do Paraná em relação à proporção entre a população de Medianeira e do Paraná, isto é, de 0,40% da população do estado sendo de Medianeira. Nesse cenário, a cidade teria uma taxa de crescimento de 1,02% de 2020 para 2025, projeção que se manteria em 1,02% nos cinco anos seguintes. Assim, a taxa de crescimento na década seguinte é mais alta que a projetada entre 2010 e 2020.

TABELA 4.3 – PROJEÇÕES CALCULADAS PARA A POPULAÇÃO DE MEDIANEIRA

Projeção 1 - Cálculo realizado mantendo a taxa de crescimento anual médio da década passada				
Ano	Taxa de crescimento anual	População calculada	Taxa de crescimento no período	
2025	1,01%	49.469	1,06%	
2030	1,01%	52.018	1,05%	
Projeção 2 - Cálculo realizado mantendo a proporção entre as populações de Medianeira e do estado do Paraná em 0,24%				
Ano	População do Paraná projetada (IBGE)	% Medianeira/Paraná	População calculada	Taxa de crescimento no período
2025	11.893.264	0,40%	47.573	1,02%
2030	12.193.706	0,40%	48.775	1,02%

Fonte: FUPEF (2022) adaptado de IBGE (2021).

FIGURA 4.13 – ILUSTRAÇÃO GRÁFICA DAS PROJEÇÕES CALCULADAS PARA A POPULAÇÃO DE MEDIANEIRA



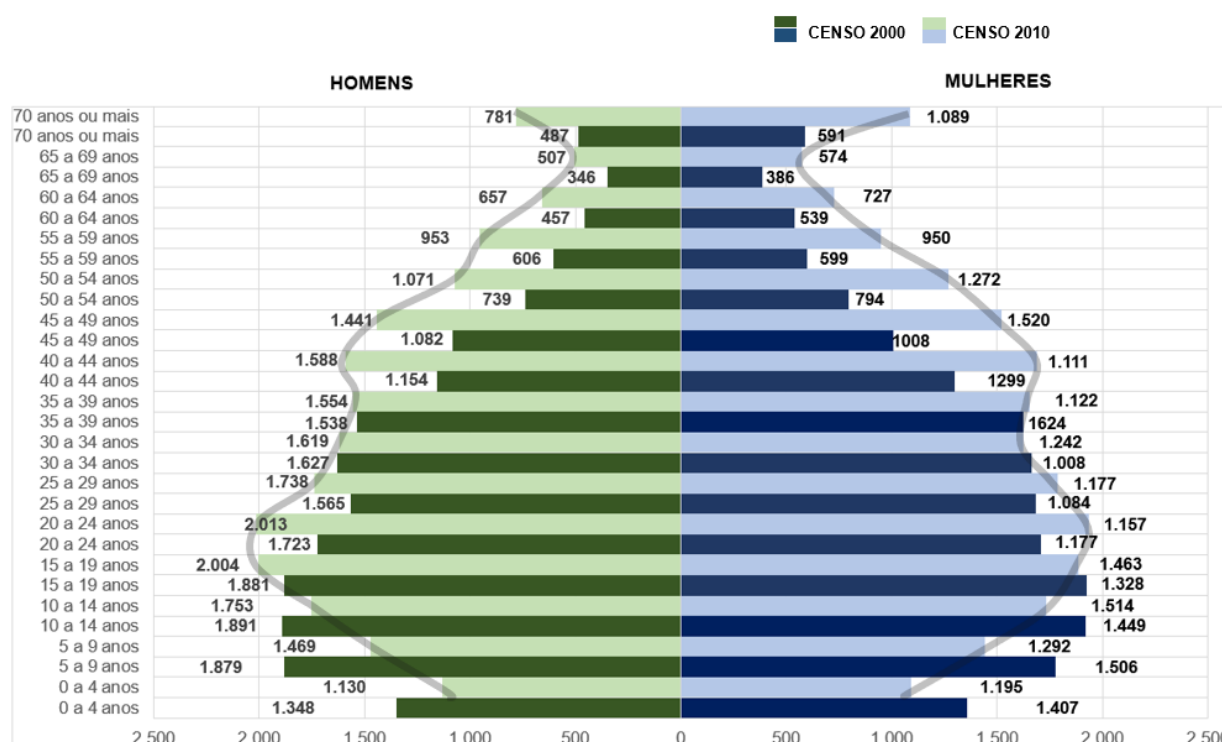
Fonte: FUPEF (2022) adaptado de IBGE (2021).

Assim, a projeção que deverá ser utilizada pelo Plano de Mobilidade, para a análise dos cenários tendencial e futuro, é a Projeção 1, que se refere à projeção do IBGE. Estes valores mais altos devem ser considerados porque, como aponta, segundo estimativa da prefeitura hoje é de que a população de Medianeira já tenha alcançado mais de 68 mil habitantes.

Nesse sentido, como se pode ver na FIGURA 4.14 as faixas etárias com maior número de pessoas são faixas de 15 a 19 anos e de 20 a 24 anos e as menores de 65 a 69 anos e com mais de 70 anos (IBGE, 2021). Observa-se um estreitamento da base da pirâmide e um aumento do número de idosos, assim como ocorre no restante do estado.

É importante constatar que, como Medianeira teve um crescimento populacional significativo no período, o número de crianças ainda aumentou, mesmo que em menor expressão em relação às outras faixas etárias. Dessa forma, o cenário citado tende a demorar mais para chegar em Medianeira, se comparado ao estado e ao país, no geral.

FIGURA 4.14 – PIRÂMIDE ETÁRIA DE MEDIANEIRA, EM 2000 E 2010



Fonte: FUPEF (2022) adaptado de IBGE (2021).

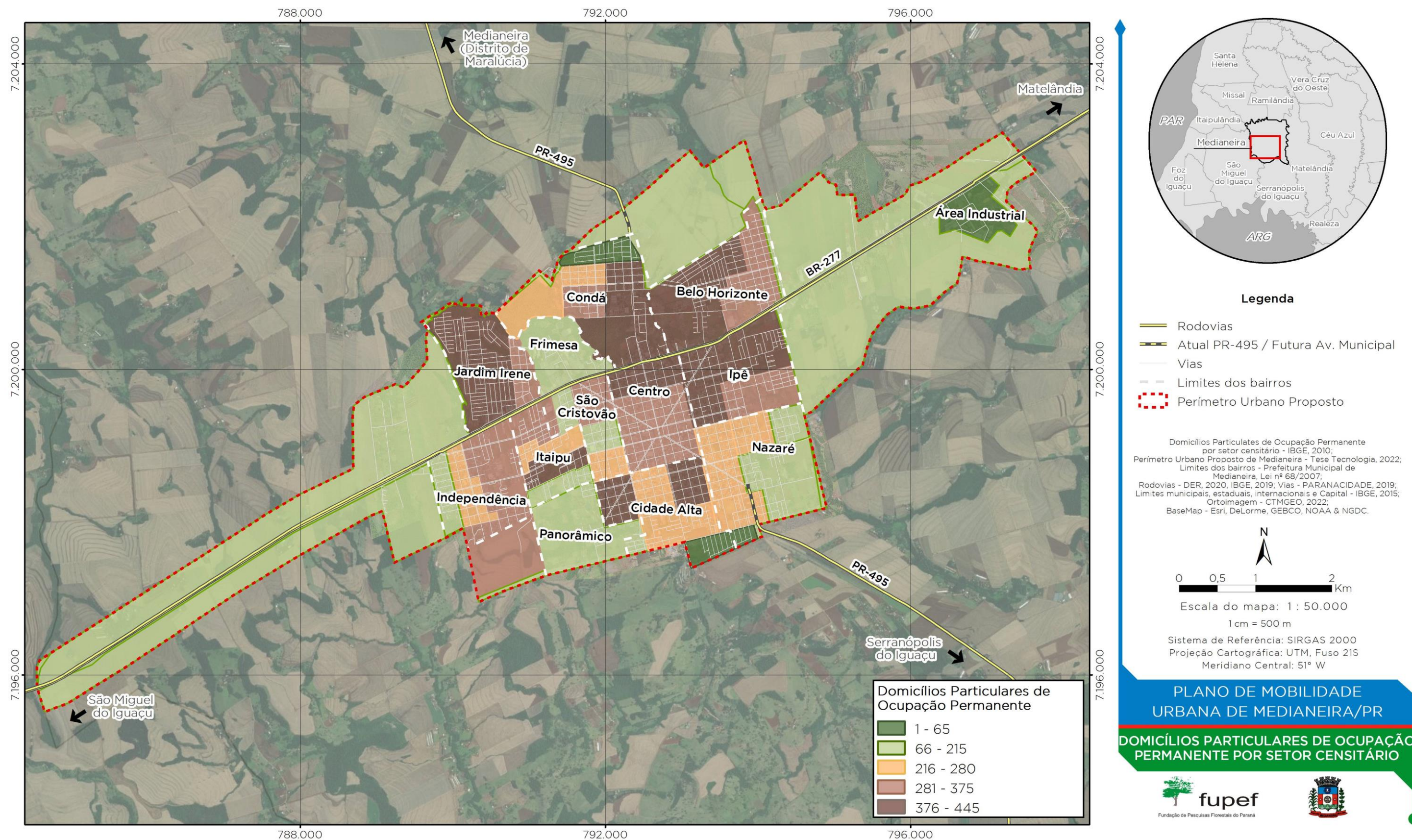
Ressalta-se, no entanto, que Medianeira conta com uma alta população migratória, em função dos empregos de base nas indústrias da cidade. Esta tendência à migração pelo trabalho se intensificou nos últimos anos.

Dados da Copel de 2020 apontam que existiam 18.298 residências consumidoras no ano de 2020, e um total de 22.107 unidades consumidoras, tal dado mostra que de fato, muito provavelmente a população de Medianeira seja maior que os 47 mil habitantes projetados. Ainda, considera-se que 6.985 residências recebem coleta de esgoto em 2020. Da mesma forma, são 18.145 unidades residenciais atendidas pelo abastecimento de água no ano de 2020 pela SANEPAR e um total de 20.007 unidades (IPARDES, 2022).

Acompanhando esta lógica, novos domicílios têm surgido no município. No ano de 2015 surgiu um novo loteamento na porção norte, na região do bairro Jardim Irene, o loteamento Parque das Flores. Segundo os dados do IBGE (2010) representados na FIGURA 4.15 os bairros com maior número de domicílios são os bairros Belo Horizonte, Condá, Jardim Irene, Independência, Ipê, Itaipu e Cidade Alta.

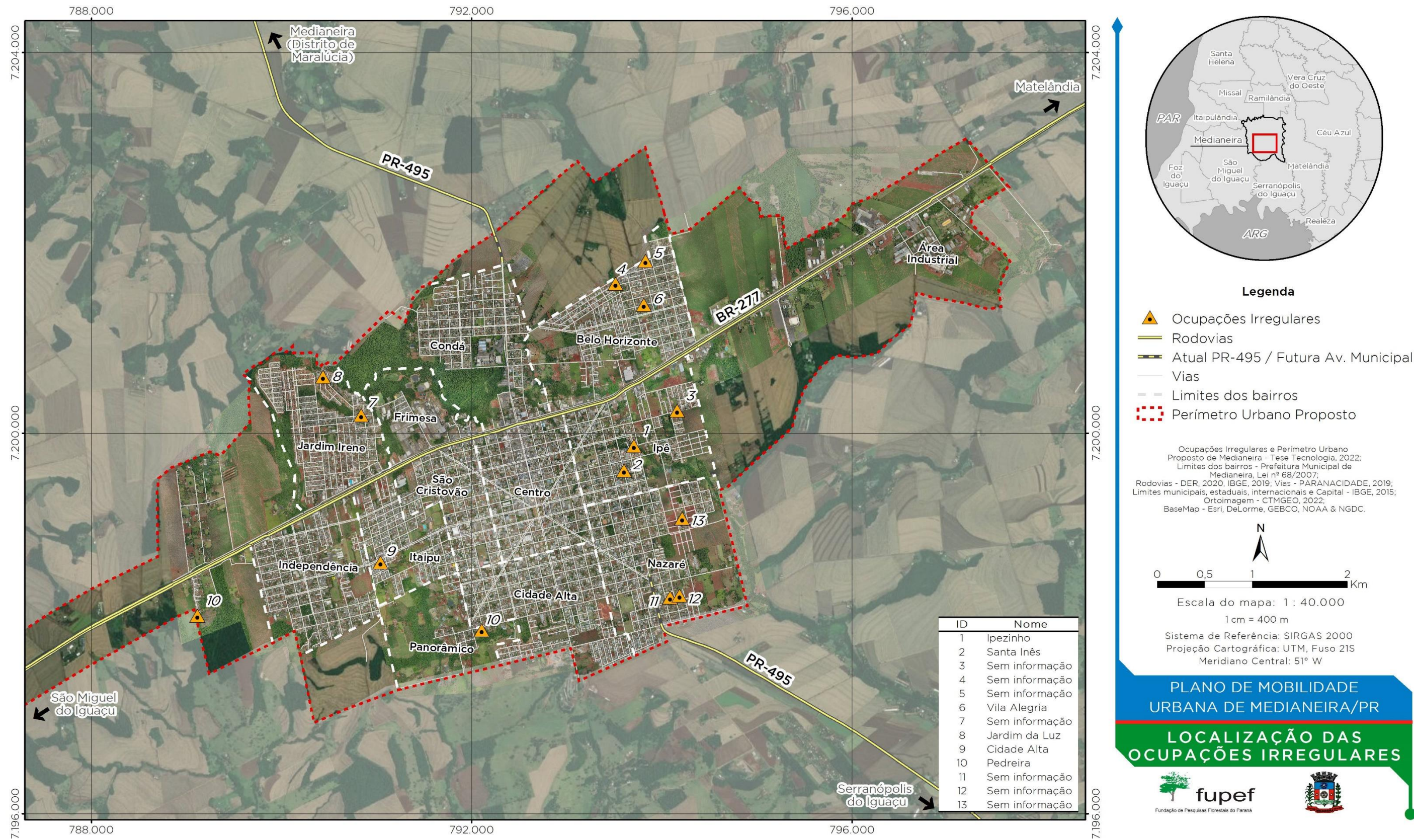
Com o aumento da população que tem ocorrido sem que fosse acompanhada pela infraestrutura de pavimentação, drenagem e outros, novas ocupações têm surgido no município, como é o caso da Vila Parma e como pode ser visto na FIGURA 4.16. Tais ocupações devem receber atenção especial do Plano de Mobilidade que deve prever a integração destas áreas ao restante da cidade, se alinhando com o proposto no plano diretor.

FIGURA 4.15 – DOMICÍLIOS DE USO PERMANENTE POR SETOR CENSITÁRIO



Fonte: FUPEF (2022)

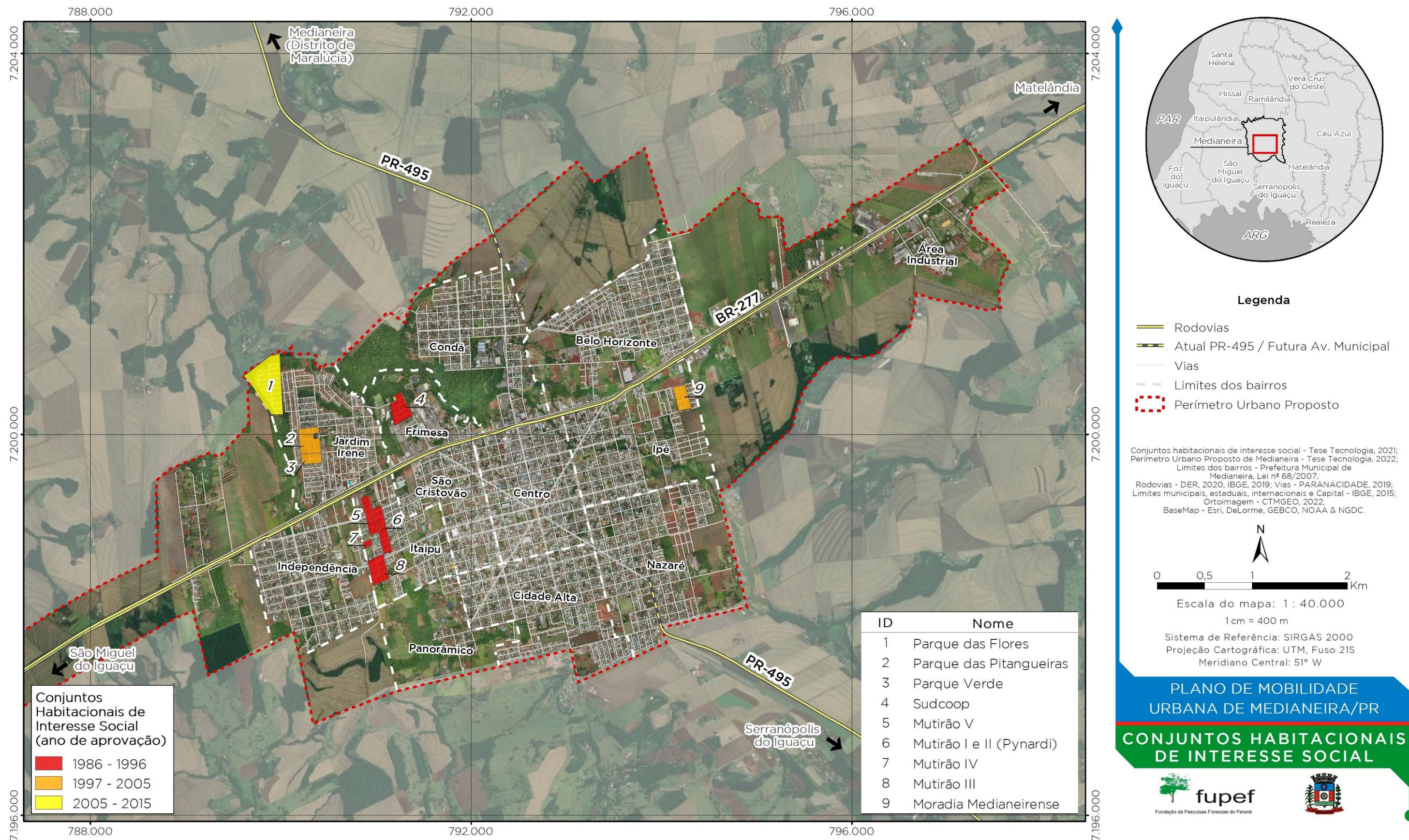
FIGURA 4.16 – OCUPAÇÕES IRREGULARES EM MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

Com o intuito de reduzir as invasões e assentamentos precários, a estratégia municipal adotada foi a implantação de conjuntos residenciais, com domicílios em alvenaria e infraestrutura básica, por meio de programas habitacionais, em parcerias com a COHAPAR. A maior parte deles está localizada no bairro Itaipu, conhecido como Multirão e o conjunto Sudcoop, instalado no bairro Frimesa. Nos anos subsequentes também foram implantados novos conjuntos habitacionais, destacando-se o conjunto habitacional do bairro Ipê e os conjuntos do bairro Jardim Irene, como apresentado na FIGURA 4.17.

FIGURA 4.17 – CONJUNTOS HABITACIONAIS DE INTERESSE SOCIAL EM MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022)

4.4 DADOS SOCIOECONÔMICOS

Os dados socioeconômicos possuem fundamental importância na caracterização da população medianeirense. No que se refere à renda domiciliar per capita, dados do Cadastro Central de Empresas para o ano de 2019 (IBGE, 2021) apontavam uma renda de cerca de 2,4 salários-mínimos por pessoa. Assim, Medianeira encontra-se em 34º lugar no ranking estadual e em 651º no ranking dos municípios brasileiros.

Por sua vez, no que diz respeito à população ocupada, Medianeira possuía, no ano de 2019, 20.331 habitantes ocupados formalmente, ficando em 27º lugar no ranking estadual e em 345º no ranking brasileiro (IBGE, 2021).

Por sua vez, dados da RAIS para ano de 2020 e que dividem as atividades econômicas segundo o tipo de cadastro mostram que a indústria de transformação é a mais expressiva, com 7.878 empregos, seguida do Comércio e do setor de Serviços, como é possível visualizar na TABELA 4.4, abaixo.

TABELA 4.4 – NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E EMPREGOS (RAIS) SEGUNDO AS ATIVIDADES ECONÔMICAS - 2020

Atividades Econômicas	Estabelecimentos	Empregos
Extração de Minerais	-	-
Indústria de Transformação	182	7.878
Serviços Industriais de Utilidade Pública	2	17
Construção Civil	145	781
Comércio	657	4.307
Serviços	605	2.986
Administração Pública	3	1.042
Agropecuária	78	566
Atividade não especificada	-	-
Total	1.685	18.196

Fonte: MTP (2020) *apud* IPARDES (2022).

No que diz respeito aos indicadores de renda e desenvolvimento humano, Medianeira tem tido um aumento expressivo em seus indicadores nas últimas décadas. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) evoluiu de 0,545 em 1991 para 0,665 em 2000 e finalmente chegando à 0,763, o que corresponde à um aumento de 14,74% na última década.

O índice do IDHM é composto por outros três indicadores que estão descritos na TABELA 4.5 abaixo.

TABELA 4.5 – EVOLUÇÃO DO IDHM MUNICIPAL

Tipo	2000	2010
IDHM Educação	0,538	0,686
IDHM Longevidade	0,804	0,849
IDHM Renda	0,679	0,762
IDHM	0,665	0,763

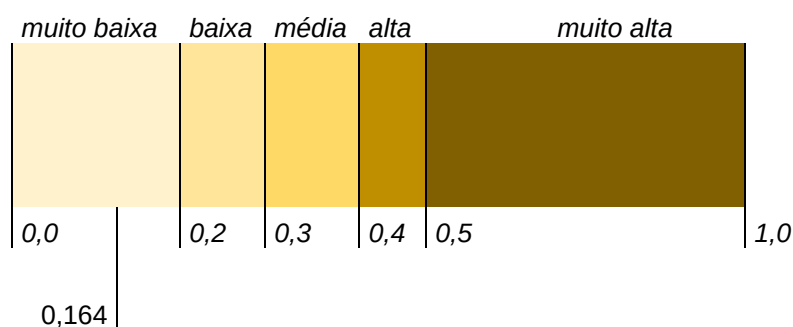
Fonte: IBGE (2010) *apud* IPARDES (2022).

Portanto, o indicador que teve principal alteração foi o relativo à educação. Em relação ao ranking estadual, Medianeira ocupava a 320ª posição entre os 5.565 municípios brasileiros e a 13ª posição entre os municípios de seu estado. O aumento do índice não foi suficiente para manter ou crescer posições em relação ao levantamento de 2000, já que no ranking brasileiro desceu 320 posições e no ranking estadual desceu 21 posições.

O PIB per capita no município para o ano de 2019 foi de R\$ 91.044,66, sendo o 32º maior do estado e 491º maior do Brasil. Por sua vez, o índice de Gini, parâmetro com o objetivo de medir o grau de concentração de renda (de forma que o valor 0 (zero) representa o cenário de igualdade e quanto mais próximo de 1 maior é a desigualdade) era de 0,490 em 2010, sendo que o valor estadual é 0,542, e a média brasileira é de 0,529, o que aponta o Brasil como um dos países com maior grau de desigualdade no mundo. Portanto, Medianeira pode ser considerada menos desigual em comparação com restante do país e do estado do Paraná.

Outro parâmetro pertinente para análise do cenário do município é o Índice de Vulnerabilidade Social (IVS). Desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o IVS fornece um diagnóstico das condições de vida dos habitantes e é calculado a partir de 16 indicadores, organizados em três dimensões: I - Infraestrutura Urbana do território (seja ele um município, uma região, um estado ou uma Unidade de Desenvolvimento Humano); II - o Capital Humano dos domicílios deste território; e III - Renda e Trabalho (IPEA, 2019). No caso de Medianeira, o IVS geral do município é 0,164. Sendo dos valores que o compõem 0,021 o IVS de infraestrutura urbana, 0,261 o IVS de capital humano e 0,211 o IVS de renda e trabalho. Portanto, o IVS geral de Medianeira está abaixo da média do estado do Paraná (0,252) e do Brasil (0,326). O que é visto de maneira positiva, já que é classificado como muito baixo na escala de grau de vulnerabilidade (FIGURA 4.18).

FIGURA 4.18 – ESCALA DO ÍNDICE DE VULNERABILIDADE SOCIAL (IVS) E POSIÇÃO DE MEDIANEIRA



FAIXA GERAL DO ÍNDICE DE VULNERABILIDADE

SOCIAL PARA O MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA

Fonte: Adaptado de IPEA (2021).

4.5 EDUCAÇÃO

A rede de ensino de Medianeira é composta por 8 CMEIs (Centro Municipal de Educação Infantil); 13 escolas municipais e 8 colégios estaduais.

De acordo com o censo de 2010 a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade é de 98,7% (IBGE, 2010). As 6.174 matrículas são divididas em 3.572 no ensino infantil, 5.412 no ensino fundamental, 1.383 no ensino médio, 240 no ensino especial e 26 no ensino de jovens adultos, como se pode ver na tabela a seguir:

TABELA 4.6 – INSTITUIÇÕES DE EDUCAÇÃO E NÚMERO DE ALUNOS MATRICULADOS POR TIPOLOGIA DE ENSINO

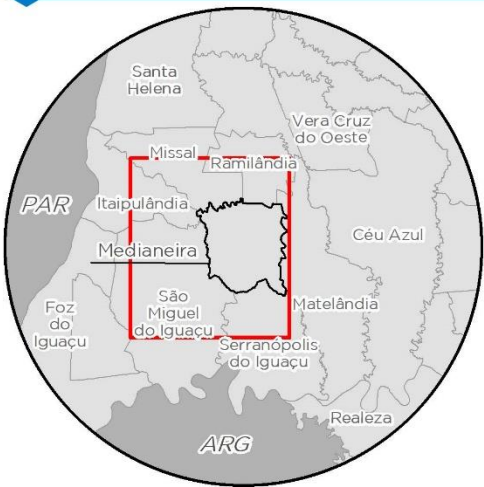
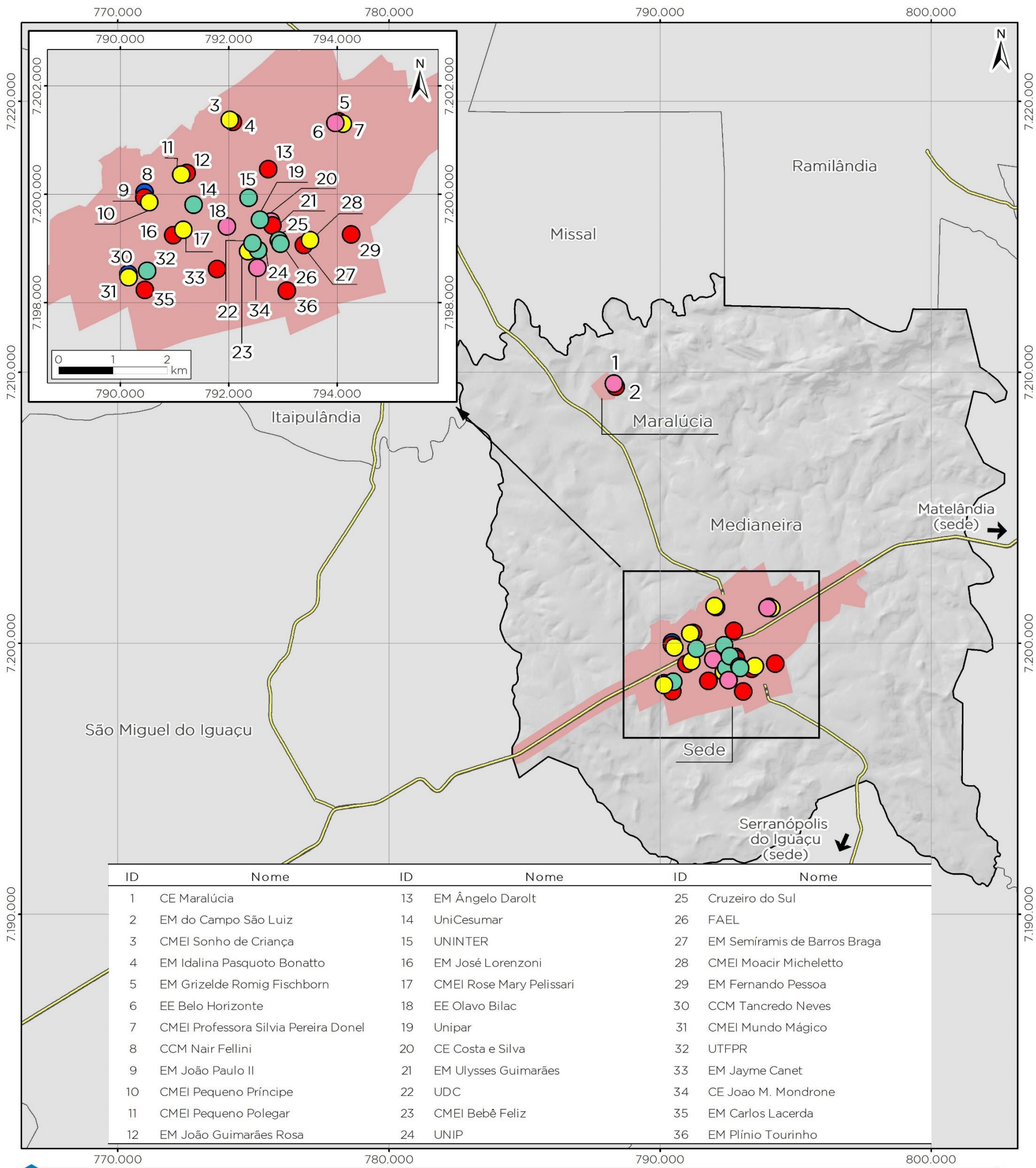
Tipo	Instituição	Alunos matriculados por modalidade de ensino 2020				
		EI	EF	EM	EE	EJA
CMEI	Bebê Feliz	172				
	Mundo Mágico	152				
	Rose Mary Pelissari	215				
	Pequeno Polegar	133				
	Pequeno Príncipe	192				
	Silvia Pereira Donel	248				
	Sonho de Criança	140				
	Moacir Micheletto	253				
Escola Municipal	E. M. Ângelo Darolt	78	89			
	E. M. Carlos Lacerda	233	298		8	
	E. M. Fernando Pessoa	68	95		4	
	E. M. Grizelde Romig Fischborn	243	232		9	
	E. M. Idalina P. Bonatto	186	181		6	
	E. M. João Guimarães Rosa	108	116			
	E. M. João Paulo II	251	306			

Tipo	Instituição	Alunos matriculados por modalidade de ensino 2020				
		EI	EF	EM	EE	EJA
	E. M. José Lorenzoni	168	194		10	
	E. M. Plínio Tourinho	172	199		1	
	E. M. Semíramis de Barros Braga	218	257		8	
	E. M. Ulysses Guimarães	194	196		6	26
	E. M. São Luiz	-	79		31	
	E. M. Jayme Canet	148				
Escolas Estaduais	C. Est. Naira Fellini		419	173	33	
	C. Est. Tancredo Neves		421	176	28	
	E. Est. Olavo Bilac		344		16	
	C. Est. Mal.A.Costa e Silva		425	307	18	
	C. Est. João M. Mondrone		494	349	29	
	C. E. Belo Horizonte		472	191	22	
	CEEBJA		259	154	5	
	C. Est. Campo Maralúcia		66	33	6	
Total		3.572	5.142	1.383	240	26

Fonte: SEDU (2021c).

O mapa da FIGURA 4.19 apresenta a localização dos estabelecimentos da rede de educação do município, identificando-as por tipo de instituição de ensino, nele percebe-se que a concentração de escolas ocorre no perímetro urbano e que apenas uma escola localiza-se fora deste perímetro, a escola de Maralúcia. Por sua vez, como é possível visualizar na FIGURA 4.20, os CMEIs estão todos localizados na região urbana, distribuídos em todos os bairros com exceção do São Cristóvão, Cidade Alta, Panorâmico e Ipê, concentrando-se, sobretudo nos bairros com maior densidade no perímetro urbano.

FIGURA 4.19 – INFRAESTRUTURA DE EDUCAÇÃO EM MEDIANEIRA



- Legenda**
- Limite municipal de Medianeira
 - Municípios do Paraná
 - Infraestrutura de educação
 - CMEI
 - Colégio Cívico-Militar
 - Colégio/Escola Estadual
 - Escola Municipal
 - Faculdade

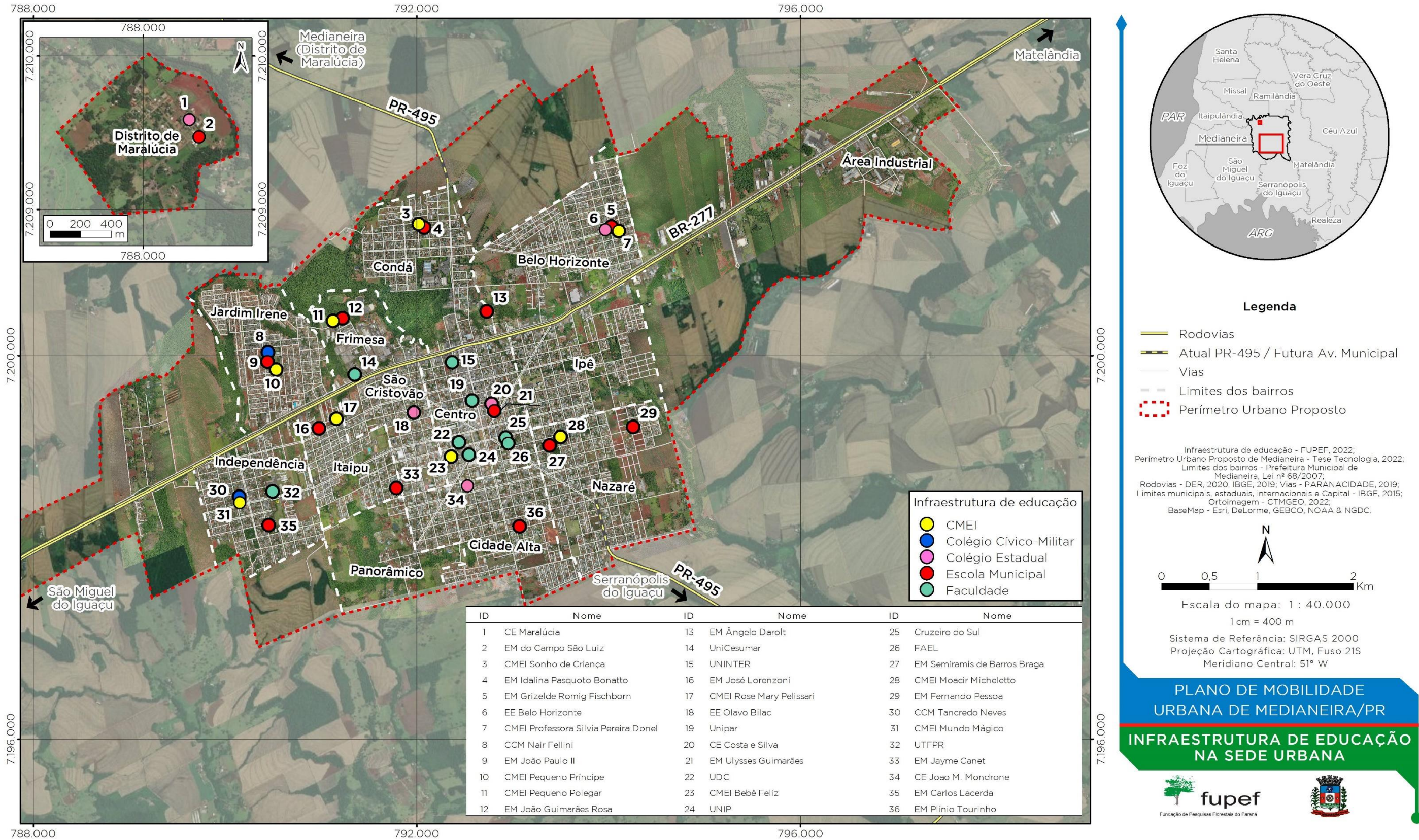
PLANO DE MOBILIDADE
URBANA DE MEDIANEIRA/PR
INFRAESTRUTURA DE EDUCAÇÃO
NO MUNICÍPIO

0 1 2 4 km
Escala do mapa: 1 : 150.000
1 cm = 1.500 m
Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
Meridiano Central: 57° W

Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná

Infraestrutura de educação - FUPEF, 2022;
Perímetros Urbanos Propostos de Medianeira - Tese
Tecnologia, 2022; Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Relevo sombreado - Adaptado de BDGEX, 2016.

FIGURA 4.20 – INFRAESTRUTURA DE EDUCAÇÃO NA SEDE URBANA DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022)

Das 13 escolas municipais, 12 localizam-se no perímetro urbano e são distribuídas em todos os bairros da cidade, com exceção do Panorâmico, Ipê e São Cristóvão. Ressalta-se que o bairro Nazaré conta com duas escolas municipais.

Já das 8 escolas estaduais existentes no município, 6 localizam-se no perímetro urbano, nos bairros Belo Horizonte, Jardim Irene, Independência, São Cristóvão, Centro e Cidade Alta. Além disso, destaca-se a unidade de educação jovens adultos CEEBJA no bairro São Cristóvão.

4.6 SAÚDE

Medianeira possui diversos equipamentos públicos localizados em sua sede urbana e no distrito de Maralúcia. Dentre estes equipamentos existem 2 hospitais, 10 unidades básicas de saúde (UBS) e uma unidade de pronto atendimento (UPA). Tais equipamentos fazem parte do Sistema Único de Saúde (SUS). Estes equipamentos de atendimento público estão listados no QUADRO 4.1.

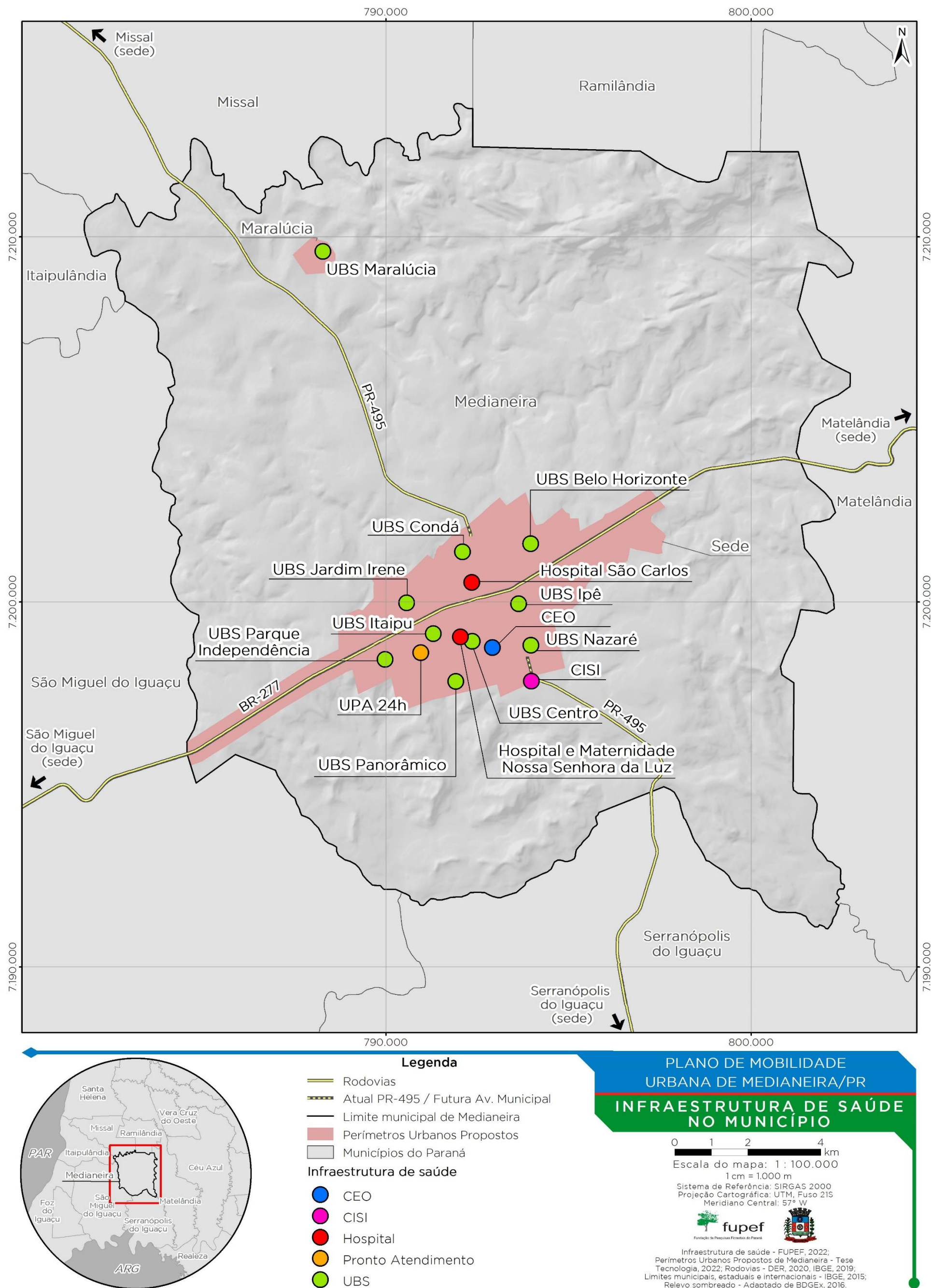
QUADRO 4.1– INFRAESTRUTURA DE SAÚDE EM MEDIANEIRA

Número	Nome
1	Hospital São Carlos
2	Hospital e Maternidade Nossa Senhora da Luz
3	UBS Belo Horizonte
4	UBS Centro
5	UBS Condá
6	UBS Ipê
7	UBS Itaipu
8	UBS Maralúcia
9	UBS Nazaré
10	UBS Parque Independência
11	UBS Jardim Irene
12	UBS Panorâmico
13	UPA 24 h
14	CEO – Centro de Especialidades Odontológicas
15	CISI – Consórcio Intermunicipal de Saúde

Fonte: FUPEF (2022).

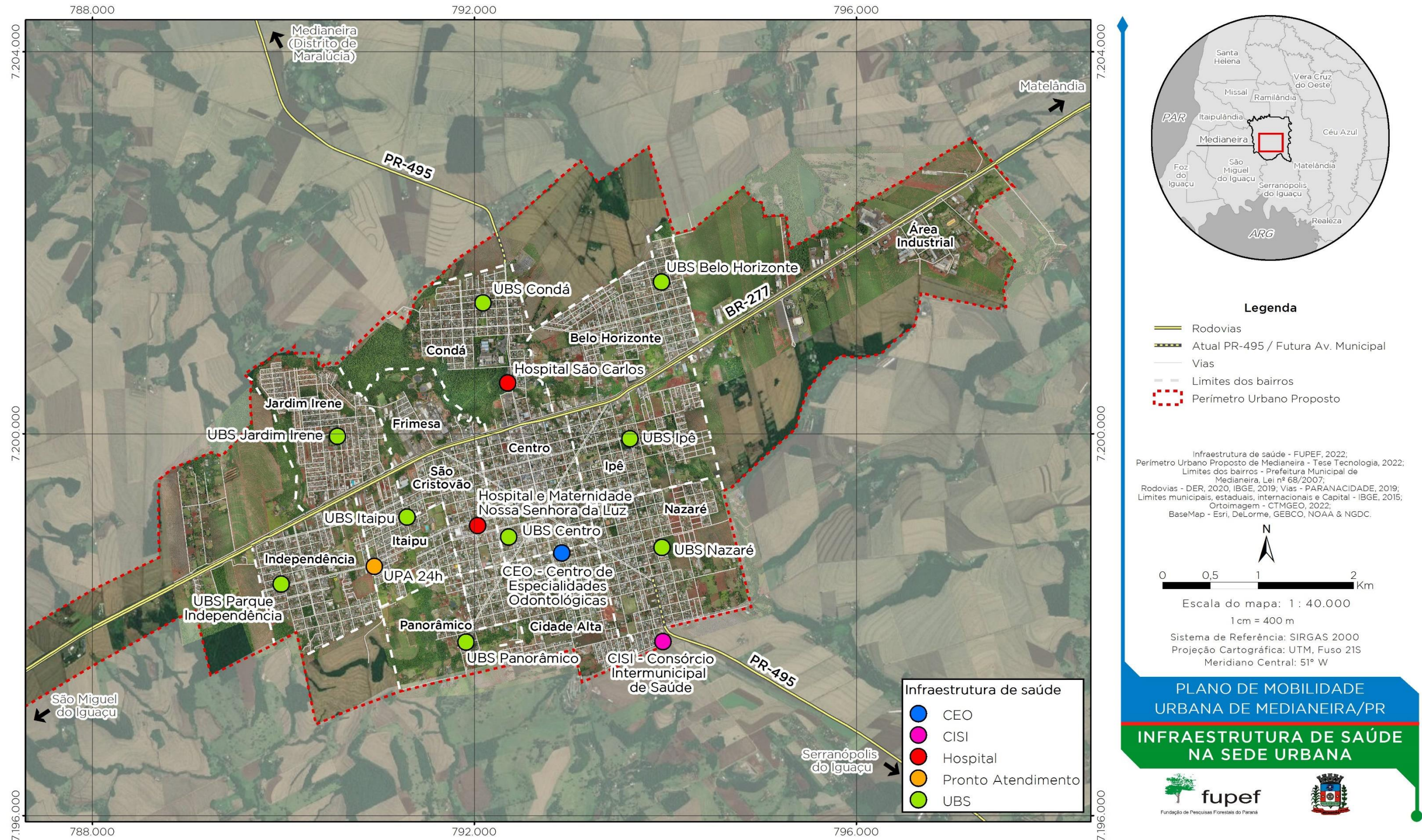
O mapa da FIGURA 4.21 apresenta as infraestruturas de saúde do município e da FIGURA 4.22, da sede urbana.

FIGURA 4.21 – INFRAESTRUTURA DE SAÚDE EM MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 4.22 – INFRAESTRUTURA DE SAÚDE NA SEDE URBANA DE MEDIANEIRA



Portanto, Medianeira possui todos os seus equipamentos públicos de atendimento em saúde localizados no perímetro urbano municipal, com exceção da UBS Maralúcia que se encontra no distrito de mesmo nome.

Todos os bairros da sede urbana possuem sua própria UBS, com exceção dos bairros Frimesa, São Cristóvão e Cidade Alta. Os hospitais da cidade localizam-se nos bairros São Cristóvão e Condá.

Além destes equipamentos de atendimento à população, segundo a SEDU (2021c) existe ainda outros equipamentos de suporte que são: a sede operacional do serviço de atendimento móvel (SAMU), no bairro Nazaré. Há ainda as diversas clínicas, postos, consultórios e hospitais da rede privada.

Segundo dados da Prefeitura (MEDIANEIRA, 2022), uma nova ambulância foi entregue e está integrando a frota de 04 veículos. A frota de veículos da prefeitura vem sendo renovada e a nova ambulância entra nestas novas medidas (MEDIANEIRA, 2022).

A taxa de fecundidade de Medianeira era de 2,07 filhos por mulher em 2010, a taxa bruta de natalidade do Município para o ano de 2020 foi de 17,05 por mil habitantes, enquanto a taxa de mortalidade infantil para 2020 foi de 13,84 óbitos para cada mil nascidos vivos (IBGE, 2021).

4.7 TURISMO

Medianeira conta com atrativos culturais, gastronômicos, religiosos e naturais. Instituído pela Lei nº 786/2019, de 09 de abril de 2019, a cidade possui o Conselho Municipal de Turismo de Medianeira, “que tem como finalidade auxiliar o desenvolvimento do turismo por meio de políticas públicas, capacitações, assistência técnica e cooperativismo” (MEDIANEIRA, 2019).

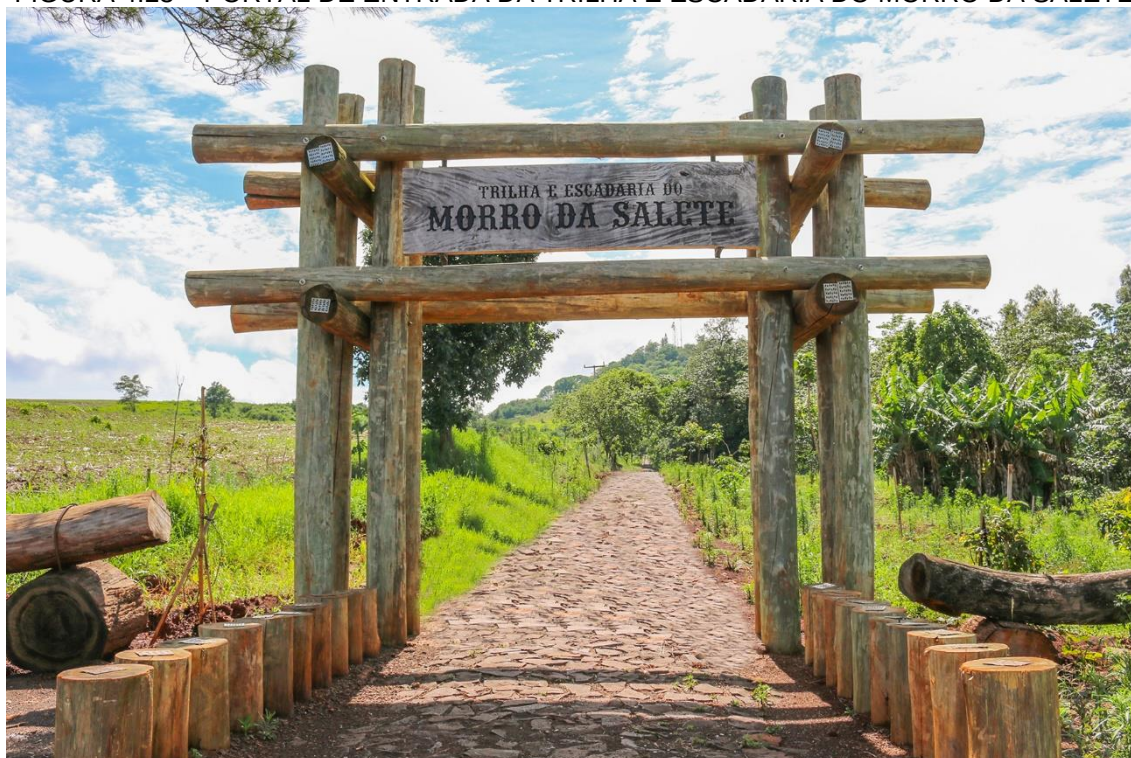
O município possui grupos de cantos folclóricos italianos e tradicionalista gaúcho, como o grupo de canto “Nostra Gente”, que realiza apresentações a caráter e o CTG Sentinela dos Pampas, que dispõe de espaço para eventos, arena para rodeio e quiosques.

No mês de agosto, acontece o Festival da Carne Suína, tradicional almoço à base de carne suína, apresentada de diversas formas e que tem como atração a Corrida do Porco.

O município também conta com um Santuário de Nossa Senhora Salete, procissões de fé e o maior espetáculo da Paixão de Cristo da região. O Morro da Salete,

local de peregrinações, atrai turistas por sua trilha e escadaria com 234 degraus (FIGURA 4.23 e FIGURA 4.24) e imagens de Nossa Senhora da Salette. Porém, o carro chefe do turismo fica por conta do turismo rural, que conta com áreas de lazer rural, vivências rurais e ecoturismo de trilhas e cachoeiras.

FIGURA 4.23 – PORTAL DE ENTRADA DA TRILHA E ESCADARIA DO MORRO DA SALETE



Fonte: PARANÁ (2019).

FIGURA 4.24 – ESCADARIA DO MORRO DA SALETE



Fonte: PARANÁ (2019).

O município promove anualmente a Caminhada Da Natureza nº 550, conhecida como Circuito Dia do Trabalhador, que integra as “Caminhadas Internacionais da Natureza”. O trajeto se inicia no Parque 25 de Julho, tem a distância de 12,6 quilômetros, duração de 4 horas, exige do caminhante esforço moderado e percorre o ambiente urbano e rural do município. Outro circuito existente é o Doce Recanto D’Itália, que reúne empreendimentos de turismo gastronômico, rural e urbano com temática cultural italiana.

Além disso, Medianeira possui dois parques ambientais com trilhas e cachoeiras, sendo eles o Parque Ambiental Tupã-Mbae e Parque Ambiental Frimesa. No contexto da zona rural, a cidade possui propriedades rurais que servem café rural, pratos típicos italianos e locais de lazer. O Sítio do Beto por exemplo se destaca pelo Turismo Pedagógico. Já o Morro Espigão do Norte é o ponto mais alto do município, ideal para a prática de voo livre (FIGURA 4.25).

FIGURA 4.25 – MORRO DO ESPIGÃO DO NORTE



Fonte: PARANÁ (2019).

Na área urbana, conta com o Cine Sul, cinema com duas salas de exibição. Também existem praças, como a Ângelo Darolt, a maior no município, parques, como o 25 de julho, e monumentos como o Pioneiros e Cooperativismo (FIGURA 4.26).

FIGURA 4.26 – MONUMENTO PIONEIROS E COOPERATIVISMO



Fonte: MEDIANEIRA (2021)

O cronograma de eventos e datas comemorativas do município pode ser observado na TABELA 4.7 a seguir:

TABELA 4.7 – DATAS COMEMORATIVAS

Evento	Data
Festa do Padroeiro São Valentim	24/02
Almoço Tortey comunidade São Lucas Pinandy	Março
Passeio ciclístico de Medianeira	Abril
Caminhada Ecológica do Trabalhador	01/05
Festa da comunidade na comunidade São José do Operário	01/05
Feira de Artesanato do Bairro Condá	Maio
Festejos da Padroeira Nossa Senhora Medianeira	31/05
Dia do Desafio Sesc	Maio
Festa do Padroeiro Comunidade São Jose de Anchieta	Junho
Aniversário do Município	25/07
Circuito Sesc Caminhada e Corrida de Rua	Julho
Festa de São Cristóvão	Julho
Avesui América Latina	Julho
Festa da Polenta	Agosto
Festa da Padroeira Nossa Senhora das Dores	Setembro
Comemoração da Semana Farroupilha	Setembro
Campeonato de Skate	Outubro

Fonte: FUPEF (2022).

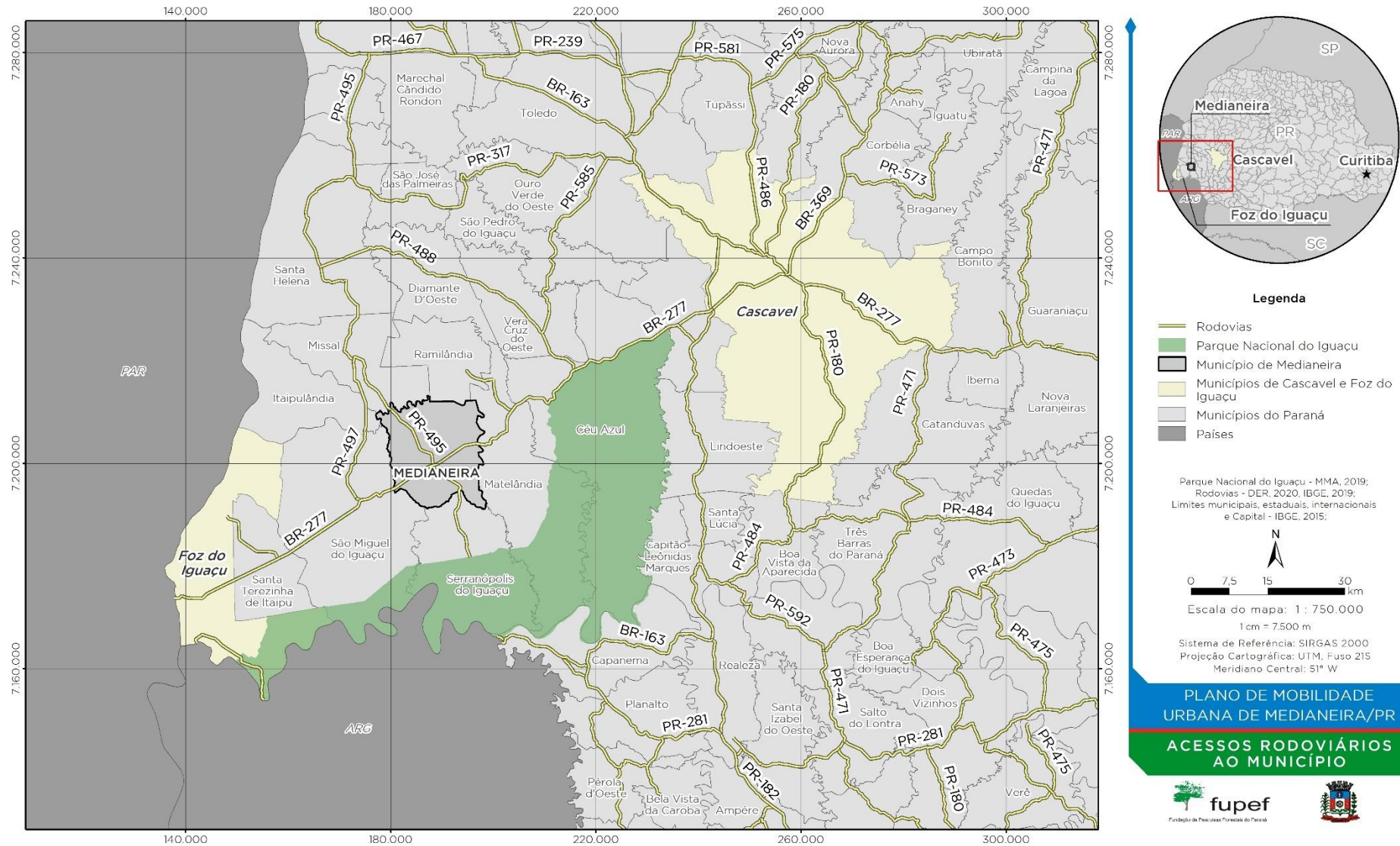
5 ACESSO AO MUNICÍPIO

Por sua localização, Medianeira apresenta um intenso fluxo rodoviário ao fazer a ligação entre Cascavel e Foz do Iguaçu, como se observa na FIGURA 5.1. O município se encontra em meio à rota que corta o Estado do Paraná e dá ligação de Foz do Iguaçu a entroncamentos que seguem para o Mato Grosso do Sul, para o norte do Paraná, para São Paulo, para a capital Curitiba, para o sudoeste paranaense e para o oeste catarinense. Essa configuração se dá pela Rodovia BR 277, cujo trajeto conecta Foz do Iguaçu a Paranaguá e passa por cidades importantes como Cascavel, Guarapuava e Curitiba.

O Centro do município é cortado pela rodovia BR 277, supracitada, e pelo tráfego da PR 495. A rodovia estadual tem início em Serranópolis do Iguaçu, junto ao término da antiga Estrada do Colono, que cortava o Parque Nacional do Iguaçu. Em seguida, a rodovia atravessa Medianeira, sendo que na malha urbana seu trecho estadual é descontinuado nas vias municipais. É pela PR-495 que o distrito de Maralúcia tem acesso, já na direção de Missal. Por fim, a rodovia ainda conecta os municípios de Santa Helena, Entre Rios do Oeste e Marechal Cândido Rondon.

No mapa da FIGURA 5.2, aparecem os acessos a nível municipal, com as mencionadas rodovias, o trevo em nível de acesso para o distrito de Maralúcia e o Aeroporto Municipal, que se encontra atualmente inativo. Também se destaca a trincheira sob a Rodovia BR 277 na Área Industrial. Na sede urbana, por sua vez, essas trincheiras aparecem em quantidade, como se vê na FIGURA 5.3. Essas passagens, que incluem o viaduto da Avenida Brasília, funcionam como transposições sobre a BR 277, distribuindo o seu fluxo e conectando os dois lados da cidade. Essas transposições são aprofundadas em seção adiante. No mapa também se verifica a localização da Rodoviária Municipal, no bairro Centro, onde as diversas linhas de ônibus rodoviários têm parada, conforme será discutido posteriormente.

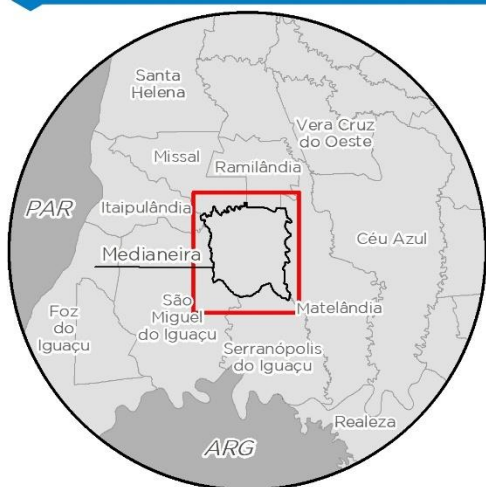
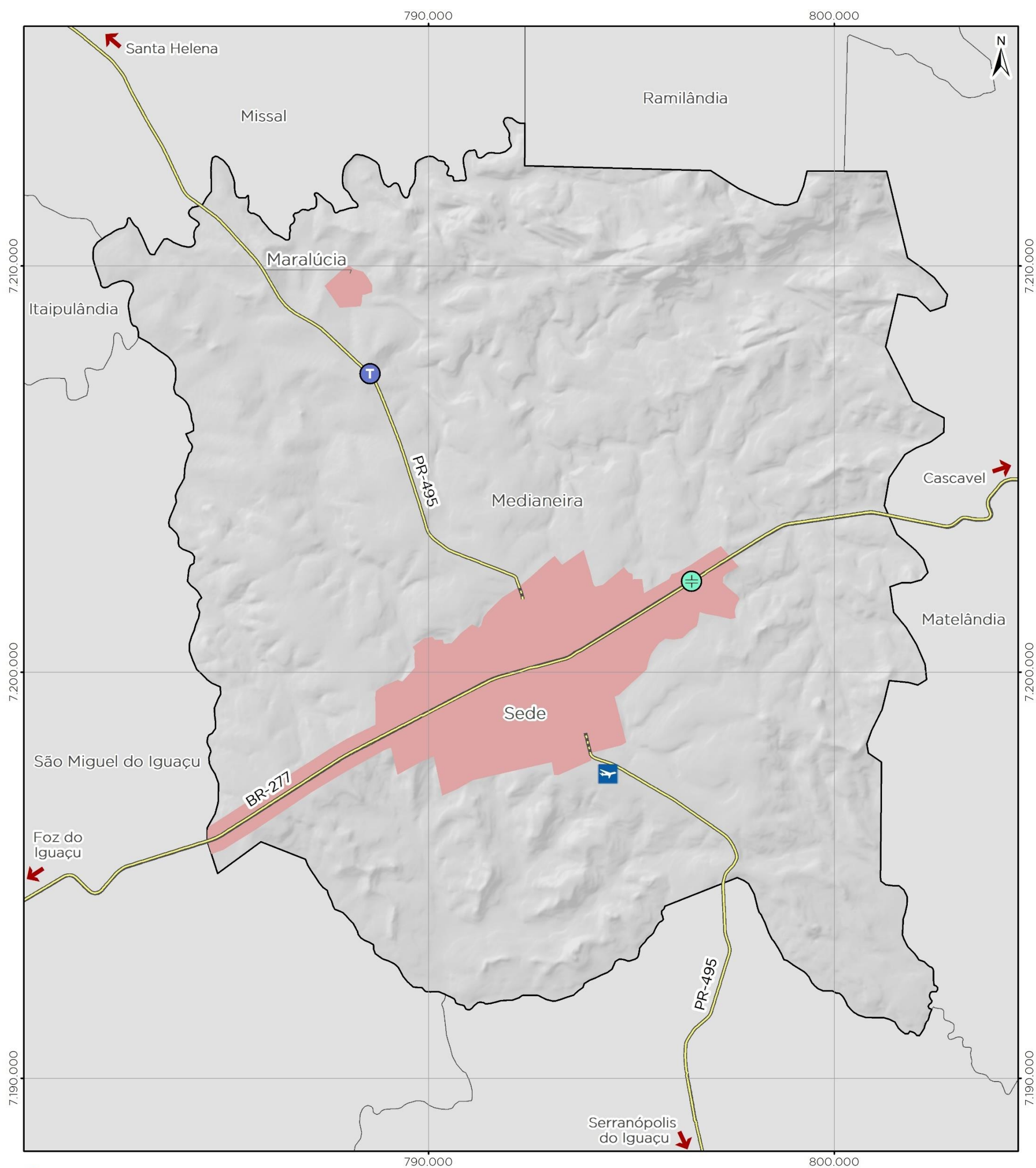
FIGURA 5.1 – ACESSOS RODOVIÁRIOS AO MUNICÍPIO



Fonte: FUPEF (2022).

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

FIGURA 5.2 – ACESSOS MUNICIPAIS



Legenda

-  Trincheira - área industrial
-  Trevo de acesso à Maralúcia
-  Rodovias
-  Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
-  Limite municipal de Medianeira
-  Perímetros Urbanos Propostos
-  Municípios do Paraná

PLANO DE MOBILIDADE
URBANA DE MEDIANEIRA/PR

ACESSOS MUNICIPAIS

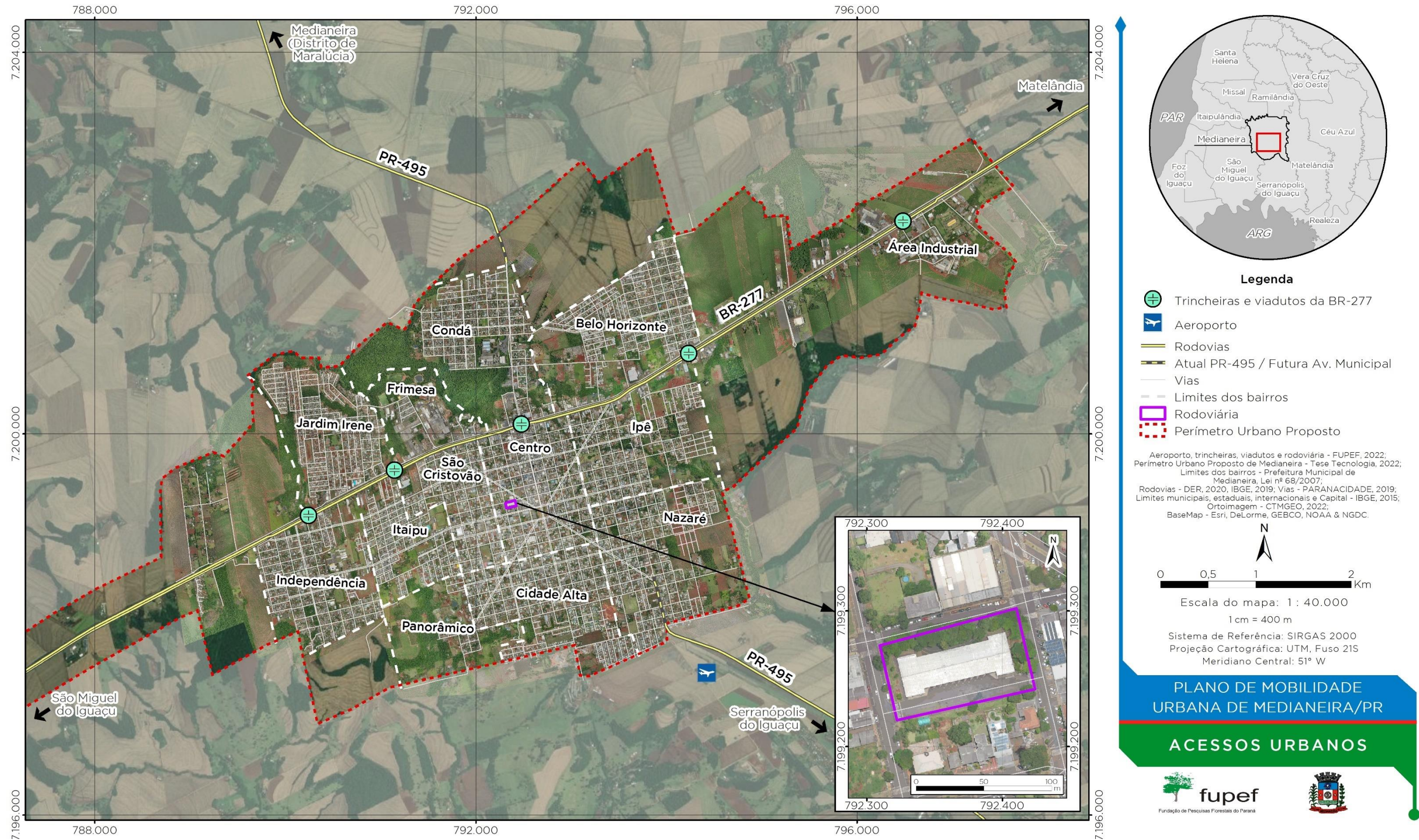
0 1 2 4 km
Escala do mapa: 1 : 100.000
1 cm = 1.000 m
Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
Meridiano Central: 57° W



Aeroporto, trincheira e trevo de acesso - FUPEF, 2022;
Perímetros Urbanos Propostos de Medianeira - Tese Tecnologia, 2022;
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Relevo sombreado - Adaptado de BDGex, 2016.

Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 5.3 – ACESSOS URBANOS



Fonte: FUPEF (2022).

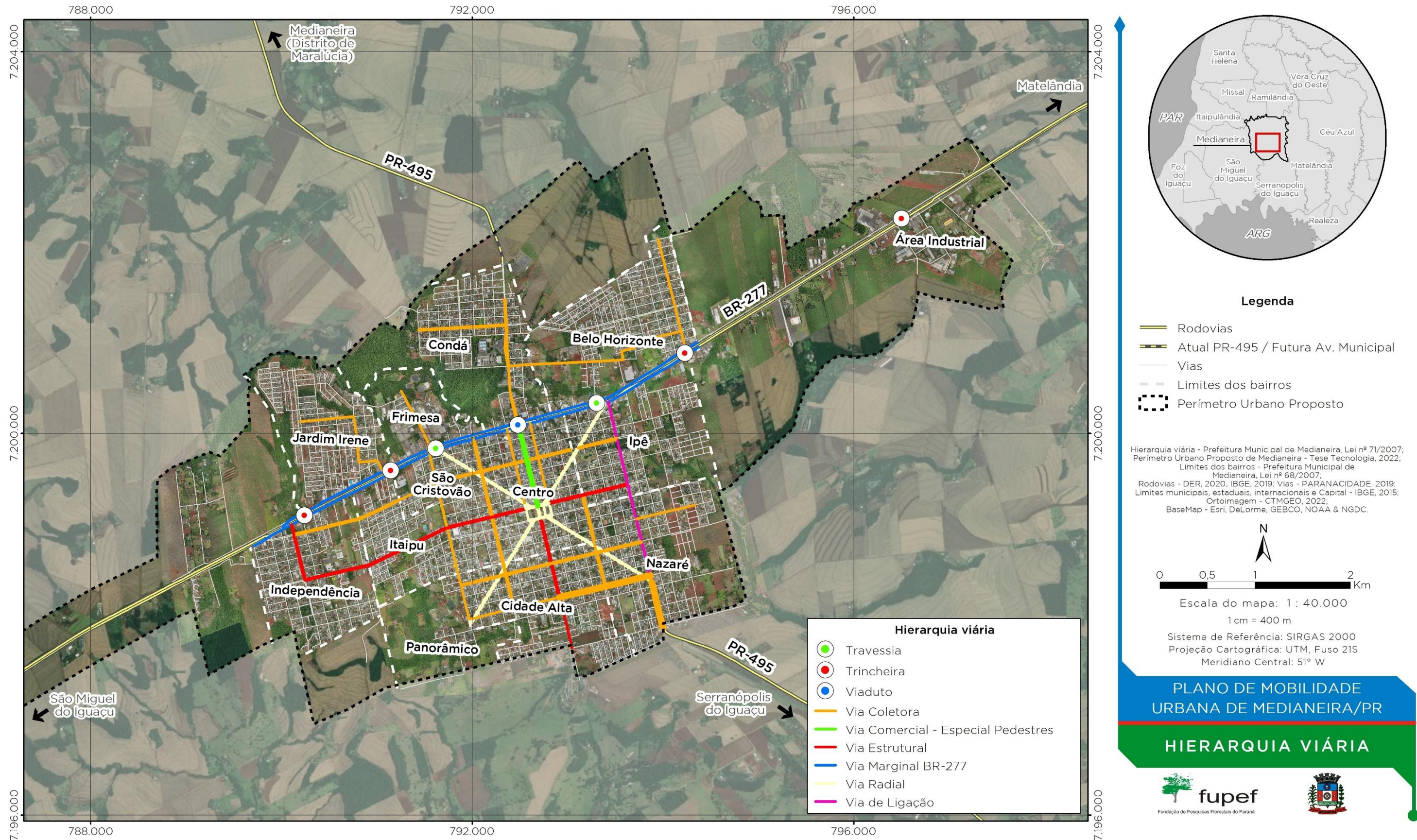
6 SISTEMA VIÁRIO

A Lei Municipal nº 071/2007 (MEDIANEIRA, 2007) dispõe sobre o sistema viário básico vigente no município de Medianeira, aprofundando as disposições do Plano Diretor da cidade, de forma a tratar da hierarquização e o dimensionamento das vias públicas no território municipal. Isso inclui diretrizes consideradas importantes no momento da Lei e aspectos de acessibilidade e arborização.

Por meio dessa lei, o Artigo 6º define a caixa mínima para as vias locais com 14 metros. Porém, o Decreto Municipal nº 269/2013 atualizou a lei anterior. Essa atualização impõe que novas vias a serem abertas devem já prever pavimentação em toda a sua largura, evitando assim que surjam vias com largura insuficiente.

A Lei nº 071/2007 apresenta diversos mapas em anexo, sendo eles o ANEXO I – RODOVIÁRIO MUNICIPAL, o ANEXO II – SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL e o ANEXO III – HIERARQUIA DAS VIAS. Os dados dos mapas foram geoprocessados e foram compilados na FIGURA 6.1. A hierarquização e a função de cada uma das categorias apontadas podem ser observadas no QUADRO 6.1, enquanto as características e dimensões dos elementos das caixas das vias são mostrados no QUADRO 6.2 e no QUADRO 6.3. Em seguida, são apresentados os anexos relativos às seções das vias: FIGURA 6.2, FIGURA 6.3, FIGURA 6.4, FIGURA 6.5, FIGURA 6.6 e FIGURA 6.7.

FIGURA 6.1 – HIERARQUIA VIÁRIA – PLANO DIRETOR (2007)



Fonte: FUPEF (2022)

QUADRO 6.1 – HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS DE MEDIANEIRA

Categoria		Função
i	RODOVIA	Ligar as diversas zonas urbanas do município e estas as demais regiões do país.
ii	MARGINAL	Via que percorre as margens da BR 277 na área urbana, o que inclui os trechos da Avenida 24 de Outubro.
iii	ESTRUTURAL	Via com função de interligar os diversos setores da cidade distribuindo o fluxo de veículos e estruturando o sistema viário.
iv	RADIAL	Ligar o centro da cidade com as áreas ao seu redor.
v	COLETORA	Correspondem às vias que coletam o tráfego das vias locais para as vias principais e vice-versa.
vi	LOCAL	Correspondem às vias que, a partir das vias coletoras, permitem a circulação no interior dos bairros e acesso às moradias.
vii	DE LIGAÇÃO	Correspondem as vias que ligam dois pontos de interesse. Tem como função secundária servir como via coletora.
viii	COMERCIAL	Via destinada preferencialmente à circulação de pedestres na qual foi implantado um calçamento com equipamentos coletivos urbanos.
VII	CICLOVIA	Vias destinadas ao uso de ciclistas.

Fonte: Adaptado de Medianeira (2007).

QUADRO 6.2 – CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES DAS VIAS - 1

	Vias Locais (m)	Vias locais existentes com 20m de caixa (m)	Vias Coletoras e de Ligação (m)	Vias Estruturais (m)	Rodovias e Marginais (m)
Caixa de vias	14,00	20,00	20,00	30,00	60,00
Caixa de rolamento	8,00	13,00	13,00	Duas caixas de 7,00	Rodovia: 14,00 Marginal: 2 x 10,00
Faixa de Rolamento	3,00	3,50	3,50	4,00	Rodovia: 3,50 Marginal: 3,50
Passeio	3,00	3,50	3,50	5,00	4,00
Canteiro central	-	—	—	6,00	9,00
Faixa de estacionamento	2,00	3,00	3,00	3,00	Rodovia: 3,50 Marginal: 3,00

Fonte: Adaptado de Medianeira (2007).

QUADRO 6.3 – CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES DAS VIAS - 2

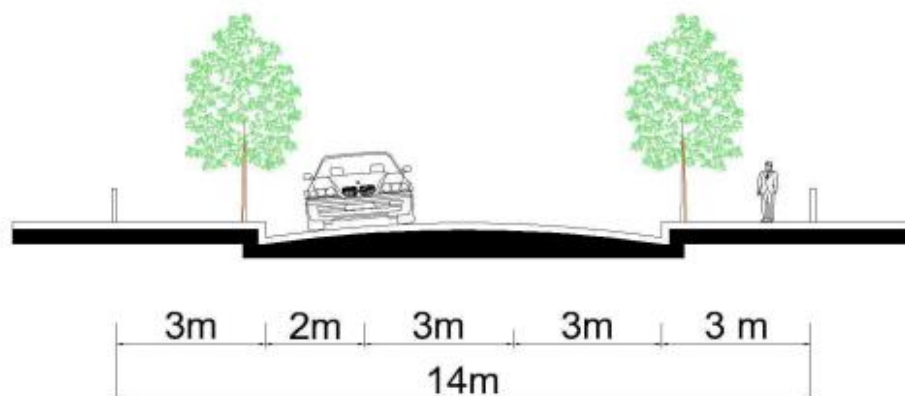
	Ruas Paraná, Santa Catarina, Pará, Sergipe e Alagoas (m)	Vias com caixa de 20 (vinte) metros onde será executada a canalização de cursos d'água (m)	Vias com a caixa de 30,00 (trinta) metros onde será executada a canalização de cursos d'água (m)
Caixa de vias	20,00	20,00	30, 00
Caixa de rolamento	13,00	Duas caixas de 4,25	Duas caixas de 7,00
Faixa de Rolamento	3,50	4,25	4,00
Passeio	3,50	2,50 m mais passeio lateral à faixa de canalização (variável)	4,00 m mais passeio lateral à faixa de canalização (variável)
Faixa de canalização	-	Variável	Variável
Faixa de estacionamento	3,00		3,00 (opcional)

Fonte: Adaptado de Medianeira (2007).

FIGURA 6.2 – DETALHES DE VIAS LOCAIS E DE COLETORAS E VIAS DE LIGAÇÃO

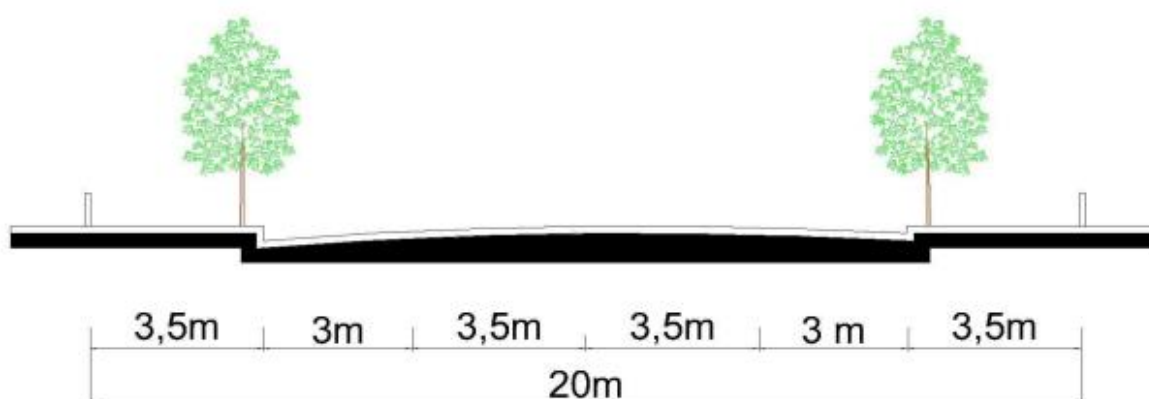
DETALHE 01

VIAS LOCAIS



DETALHE 02

VIAS COLETORAS, VIAS DE LIGAÇÃO



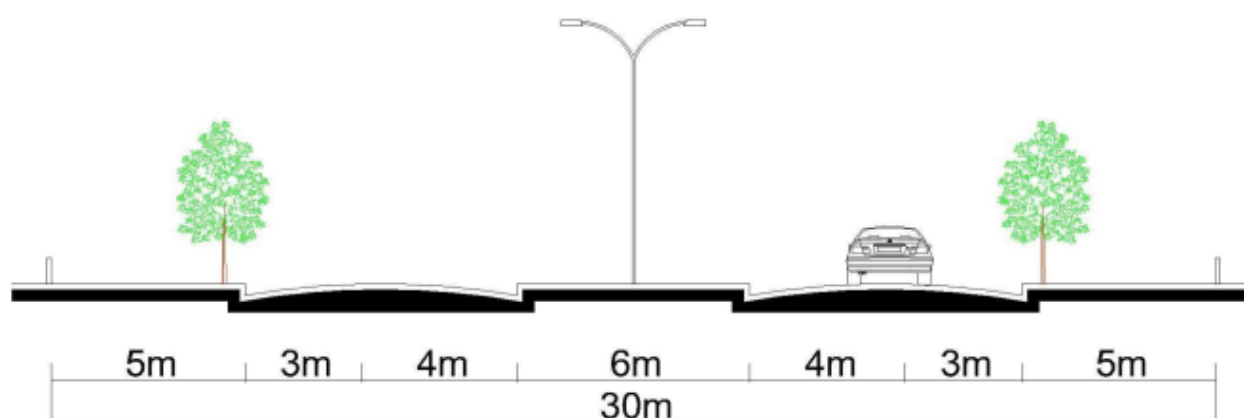
Fonte: MEDIANEIRA (2007).

FIGURA 6.3 – DETALHES DE VIAS ESTRUTURAIS, COLETORAS E RADIAS COM CAIXA DE 30 M

DETALHE 03

VIAS ESTRUTURAIS - VIAS COLETORAS

VIAS RADIAIS - 30 m



PASSEIO	FAIXA DE ACOSTAMENTO	FAIXA DE ROALAMENTO	CANTEIRO CENTRAL	FAIXA DE ROALAMENTO	FAIXA DE ACOSTAMENTO	PASSEIO
----------------	-----------------------------	----------------------------	-------------------------	----------------------------	-----------------------------	----------------

Fonte: MEDIANEIRA (2007).

FIGURA 6.4 – DETALHES DE RODOVIAS E MARGINAIS

DETALHE 04

RODOVIA E MARGINAIS

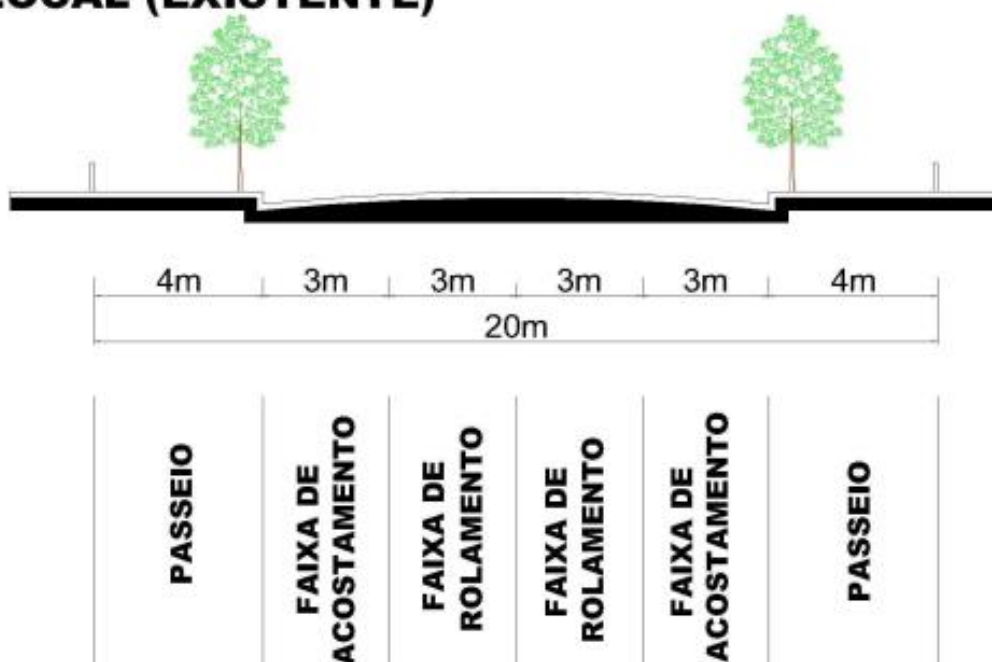


Fonte: MEDIANEIRA (2007).

FIGURA 6.5 – DETALHES DE VIAS LOCAIS EXISTENTES E DE SENTIDO ÚNICO

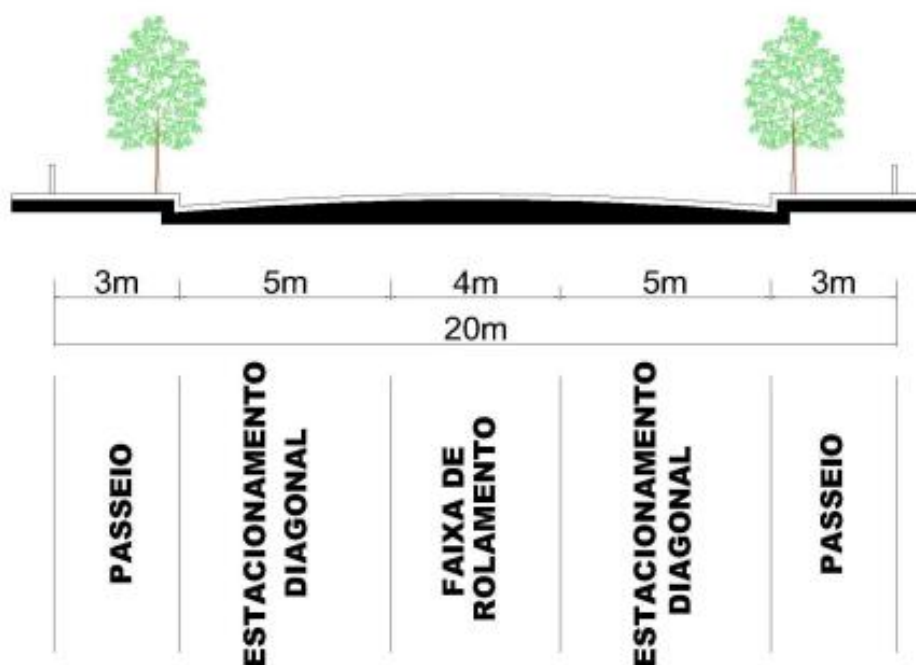
DETALHE 05

VIA LOCAL (EXISTENTE)



DETALHE 06

VIA LOCAL (SENTIDO ÚNICO)

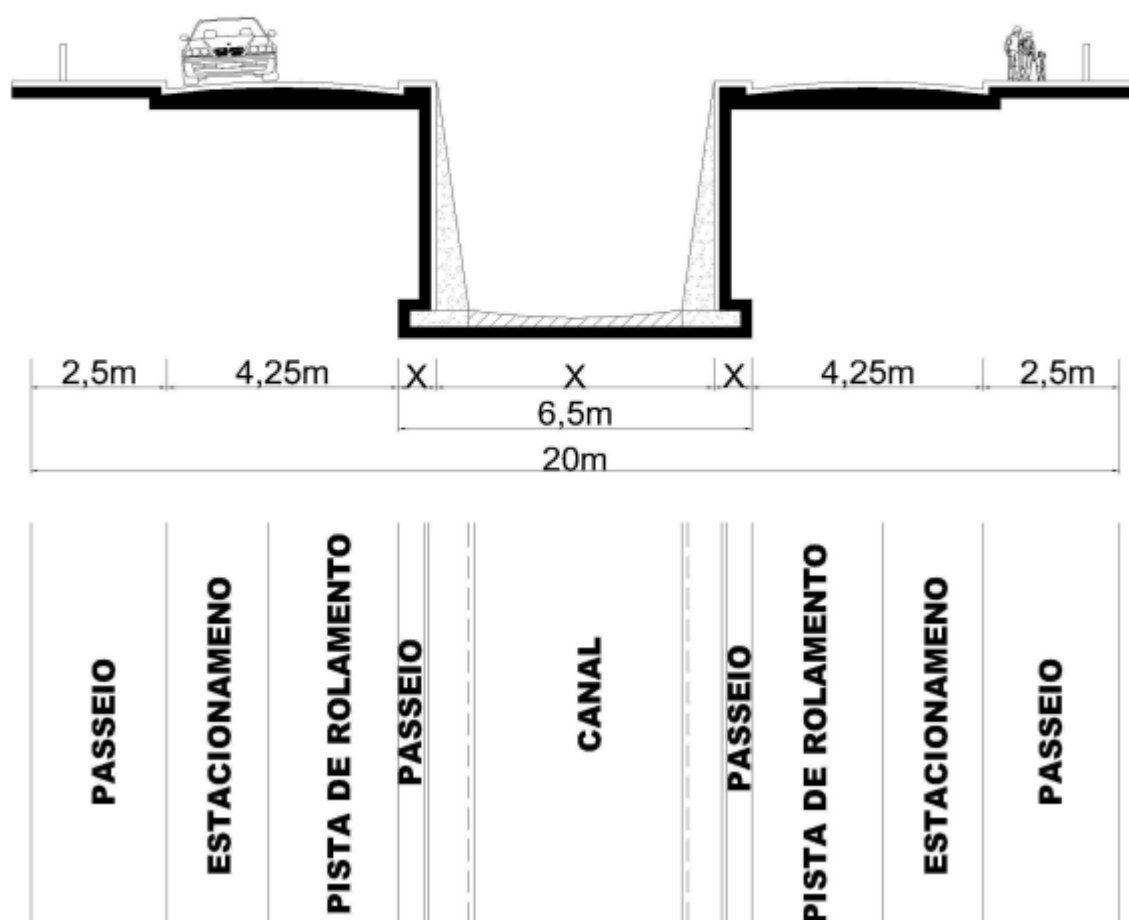


Fonte: MEDIANEIRA (2007).

FIGURA 6.6 – DETALHE DE CANALIZAÇÃO DE CURSO D'ÁGUA EM RUA COM CAIXA DE 20 M

DETALHE 07

CANALIZAÇÃO DE CURSO D'AGUA RUA COM CAIXA DE 20 m

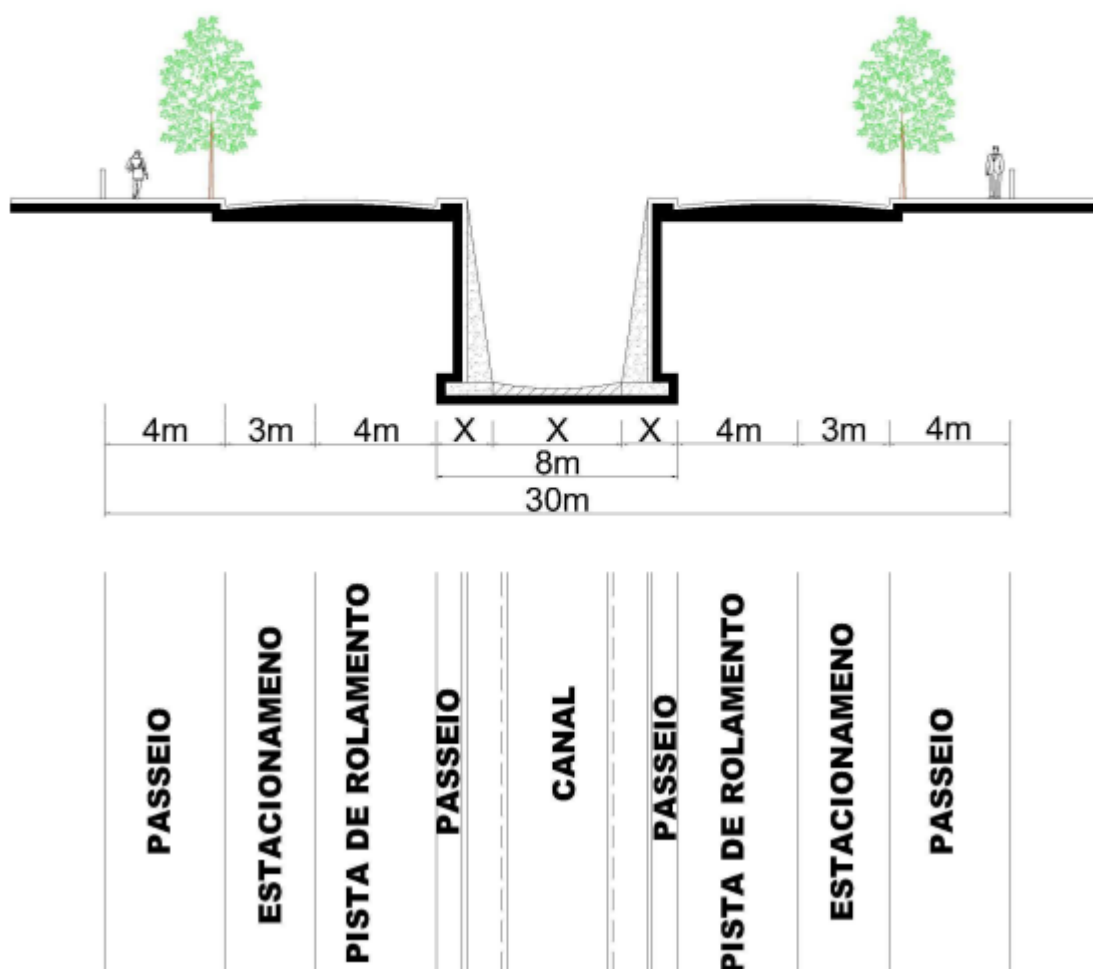


Fonte: MEDIANEIRA (2007).

FIGURA 6.7 – DETALHE DE CANALIZAÇÃO DE CURSO D'ÁGUA EM RUA COM CAIXA DE 30 M

DETALHE 08

CANALIZAÇÃO DE CURSO D'ÁGUA RUA COM CAIXA DE 30 m

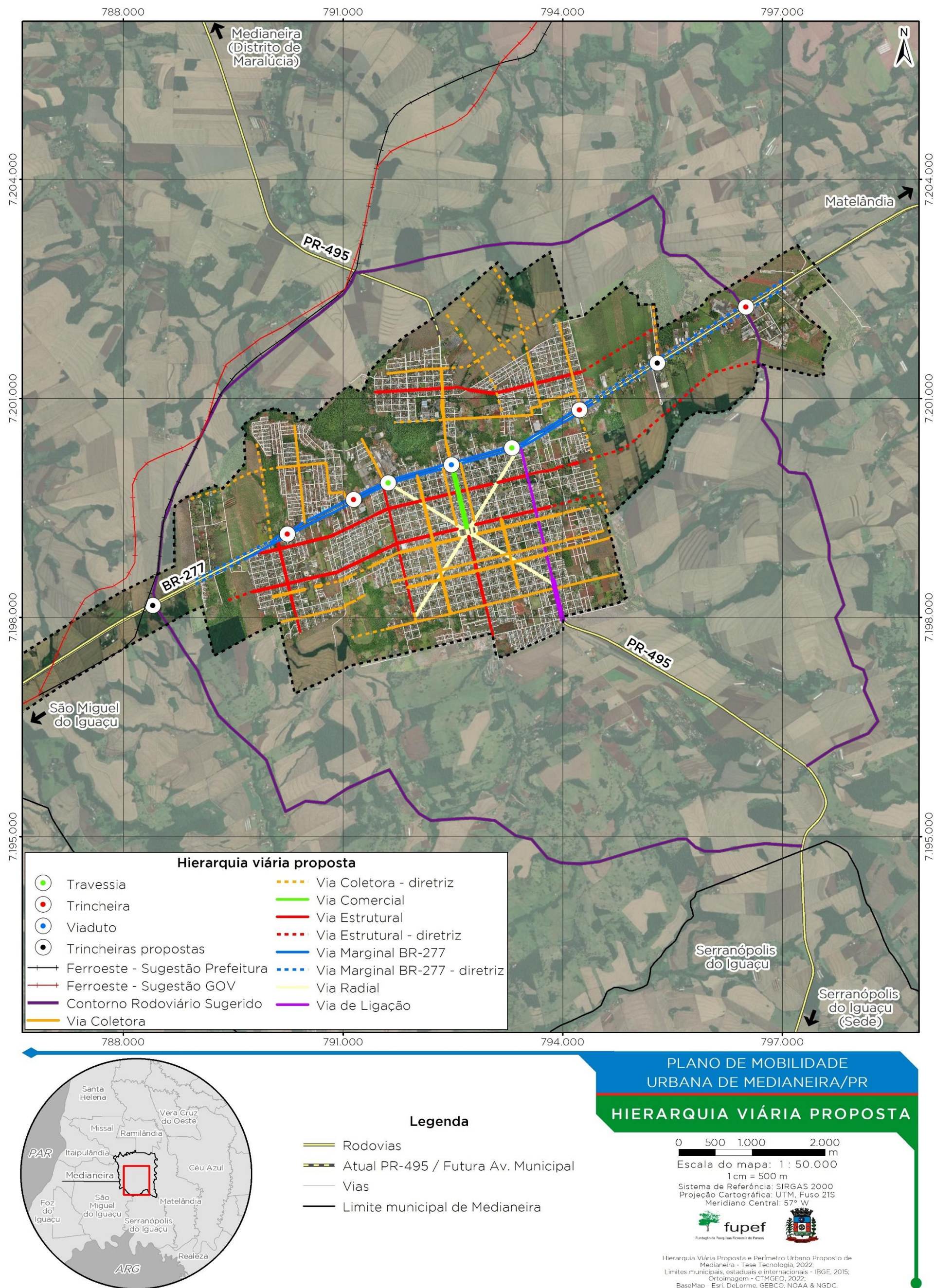


Fonte: MEDIANEIRA (2007).

A Lei nº 071/2007 foi instrumento de proposta em 2021 pela Revisão do Plano Diretor (MEDIANEIRA, 2021). A FIGURA 6.8 traz a proposta do novo Sistema Viário trazida pela Revisão do Plano Diretor, com as configurações de cada tipo de via apresentadas no QUADRO. Outras alterações relevantes são as seguintes: as vias estruturais passam a abranger a Avenida João XXIII; para as vias coletoras, a Avenida Rio Grande do Sul, antes local, torna-se coletora;

há melhor distribuição de coletoras nos bairros Condá, Jardim Irene e Belo Horizonte; nas vias de ligação, que atualmente apenas engloba a Rua Iguaçu, passaria a englobar a Avenida Brasília no bairro Condá, ambos os trechos caracterizados pela continuidade da Rodovia PR-495; diversas diretrizes de novas vias são criadas, para os locais de expansão da ocupação; é adicionada a categoria de ciclofaixa. Destaca-se também o contorno rodoviário proposto, a fim de retirar o trânsito de cargas e rodoviário do interior do tecido urbano, conforme já comentado na seção de Uso e Ocupação do Solo.

FIGURA 6.8 – HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR (2021)



Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 6.4 – HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA PROPOSTA NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR

Categoria	Função	Indicação
RODOVIA	Permite a ligação entre as diversas zonas urbanas do Município e a ligação desta com as demais regiões do país, podendo ser municipal, estadual ou federal.	Rodovias BR-277 e PR-495.
MARGINAL	Via que percorre as margens da BR 277 na área urbana.	Av. 24 de Outubro.
ESTRUTURAL	Interliga os diversos setores da cidade distribuindo os fluxos e estruturando o Sistema Viário.	Av. Brasil; Av. João XXIII (sentido Leste-Oeste, considerando a diretriz viária na área de ampliação do perímetro); a porção a sul da Av. Brasília (a partir da Av. Rio Grande do Sul) e no sentido norte-sul a Av. Independência, a Rua Bahia e a Avenida Primo Tacca.
RADIAL	Vias que partem do núcleo central em direção as áreas periféricas, estruturadas pelas vias diagonais. A principal função é ligar o centro da cidade às áreas do entorno.	Av. Pedro Soccol e Av. José Callegari, e os trechos de quadra nos quais as diagonais convergem: Tv. Karol Wojtyła, R. Paraguai, R. Argentina, Av. Brasil e Av. Rio Grande do Sul.
COLETORA	Destina-se a coletar o tráfego originado nas vias locais e distribuí-lo para as vias principais e vice-versa.	Prolongamento sul da Rua Marginal Oeste, Rua Guaíra, Avenida Soledade, Avenida Lagoa Vermelha, Rua Presidente Médice, Rua Minuano (até seu término como diretriz viária), a Avenida Primo Tacca (ligação entre os trechos nos bairros Condá e no Belo Horizonte). Ainda, toda a extensão das vias e suas diretrizes de continuidade onde não tem trecho aberto, quais sejam: Avenidas São Luís e Osório Fellini, as ruas Avelino Conti, Campos Verdes, César Varner (juntamente com Rua Parma e Rua Alexandria), da Alegria, Doze, Goiás, Krao, Mato Grosso e Wadis Dalloglio.
DE LIGAÇÃO	Interligar os fluxos intermunicipais provenientes da Rodovia Estadual PR-495, de modo a retirar o fluxo pesado (caminhões) do centro da cidade.	Trecho norte da Avenida Brasília e Rua Iguaçu.
COMERCIAL	Principal via de comércio lojista da cidade de Medianeira, onde foi implantado o "Calçadão" destinado preferencialmente à circulação de pedestres, sendo dotada de mobiliário e	Avenida Brasília.

Categoria	Função	Indicação
	equipamentos coletivos urbanos (bancos, floreiras, luminárias, lixeiras, etc);	
LOCAL	Destina-se a circulação no interior dos bairros e permite o acesso direto aos lotes.	Demais vias do perímetro urbano.
CICLOVIA	Pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.	–
CICLOFAIXA	Parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.	–

Fonte: Adaptado de SEDU (2022a).

QUADRO 6.5 – CARACTERÍSTICAS E DIMENSÕES DE VIAS PROPOSTAS NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR

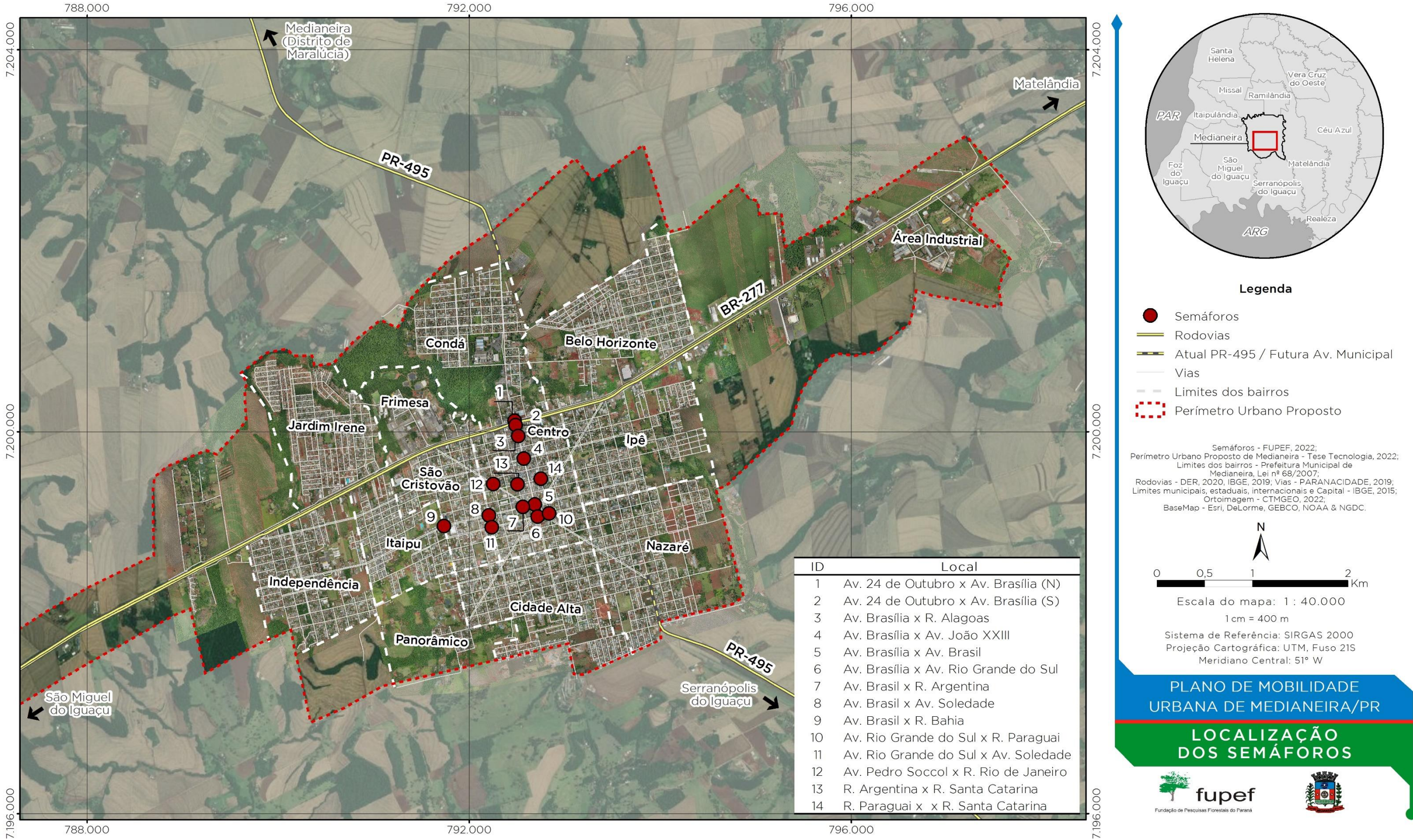
Categoria	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Canteiro central
Rodovia BR-277	60,00	(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 3,50 (D) 3,50	–	9,00
Marginal		(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 1,50 (D) 1,50	(E) 4,00 (D) 4,00	–
Estrutural	30,00	(E) 4,00 (D) 4,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,50 (D) 2,50	6,00
Radial	30,00	(E) 4,00 (D) 4,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 5,00 (D) 5,00	6,00
Coletora	20,00	(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 3,50 (D) 3,50	–
Ligação	20,00	(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 3,50 (D) 3,50	–
Comercial	18,00	7,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 3,50 (D) 3,50	–
Locais	14,00	6,00	2,00	(E) 3,00 (D) 3,00	–

Fonte: Adaptado de SEDU (2022a).

Em relação a semáforos, há em Medianeira 14 interseções semaforizadas, sendo que a maioria se localiza no bairro Centro, em interseções ortogonais, conforme mostra o mapa da FIGURA 6.9. A marca dos equipamentos de sinalização semafórica é Dataprom, com os modelos variando conforme a interseção, de maneira indicada no QUADRO 6.6. Destaca-se o semáforo da interseção da Avenida Soledade com a Avenida Pedro Soccol, como uma sinalização semafórica voltada para um cruzamento em ângulo agudo. Também é importante mencionar a sequência de semáforos na interseção da Avenida Brasília com as duas marginais da Avenida 24 de Outubro, no viaduto sobre a Rodovia BR-277. São as principais interseções da

cidade, por envolverem o trânsito local entre bairros e de acesso ao Centro e as rotas de carga e rodoviárias.

FIGURA 6.9 – PARQUE SEMAFÓRICO DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 6.6 – INTERSEÇÕES SEMAFORIZADAS

Código	Interseção	Modelo
1	Av. 24 de Outubro x Av. Brasília (N)	DP40A
2	Av. 24 de Outubro x Av. Brasília (S)	DP40A
3	Av. Brasília x R. Alagoas	DP40A
4	Av. Brasília x Av. João XXIII	DP40/8
5	Av. Brasília x Av. Brasil	DP40A
6	Av. Brasília x Av. Rio Grande do Sul	DP40A
7	Av. Brasil x R. Argentina	DP40/8
8	Av. Brasil x Av. Soledade	DP40A
9	Av. Brasil x R. Bahia	DP40/8
10	Av. Rio Grande do Sul x R. Paraguai	DP40A
11	Av. Rio Grande do Sul x Av. Soledade	DP40A
12	Av. Pedro Soccol x R. Rio de Janeiro	DP40/8
13	R. Argentina x R. Santa Catarina	DP40/8
14	R. Paraguai x R. Santa Catarina	DP40/8

Fonte: FUPEF (2022).

7 TRÂNSITO

Localizado na região Oeste do estado, nas proximidades de Cascavel e Foz do Iguaçu, o município de Medianeira é segregado em norte-sul pela BR-277 e Leste-Oeste pela PR-495.

A BR-277 é uma rodovia federal transversal do Brasil e possui 732,2 km de extensão. A rodovia tem início no Porto de Paranaguá e término na Ponte Internacional da Amizade, em Foz do Iguaçu. Ao sair de Curitiba, a rodovia coincide com a Rodovia do Café (BR-376), até sua interação com seu trajeto original no km 140. Destaca-se que a BR-277 é administrada por três concessionárias diferentes, ao longo de distintos trechos e está duplicada de Paranaguá à sua interseção com a BR-376 no km 140 e de Matelândia a Foz do Iguaçu.

A PR-495 é uma rodovia estadual que liga a cidade de Serranópolis do Iguaçu (desde a divisa Norte do Parque Nacional do Iguaçu) e a cidade de Capanema (entroncamento com a BR-467). Os primeiros 17,6 km da rodovia é conhecido como Estrada do Colono, um antigo caminho que foi transformado em estrada por volta de 1950 e fechado em 1986 por pressões ambientais, devido ao fato de estar contida no Parque Nacional do Iguaçu, área de preservação ambiental permanente. Ressalta-se que de 1997 a 2001 houve a reabertura da estrada pelo Exército Brasileiro, e, após essa data, a Polícia Federal e o IBAMA deram cumprimento à ordem judicial que resultou no fechamento definitivo da Estrada. O fechamento acarretou num aumento da distância rodoviária entre as cidades de Medianeira e Capanema de 58 km para mais de 170 km (utilizando-se as rodovias BR-277, PR-182 e PR-582).

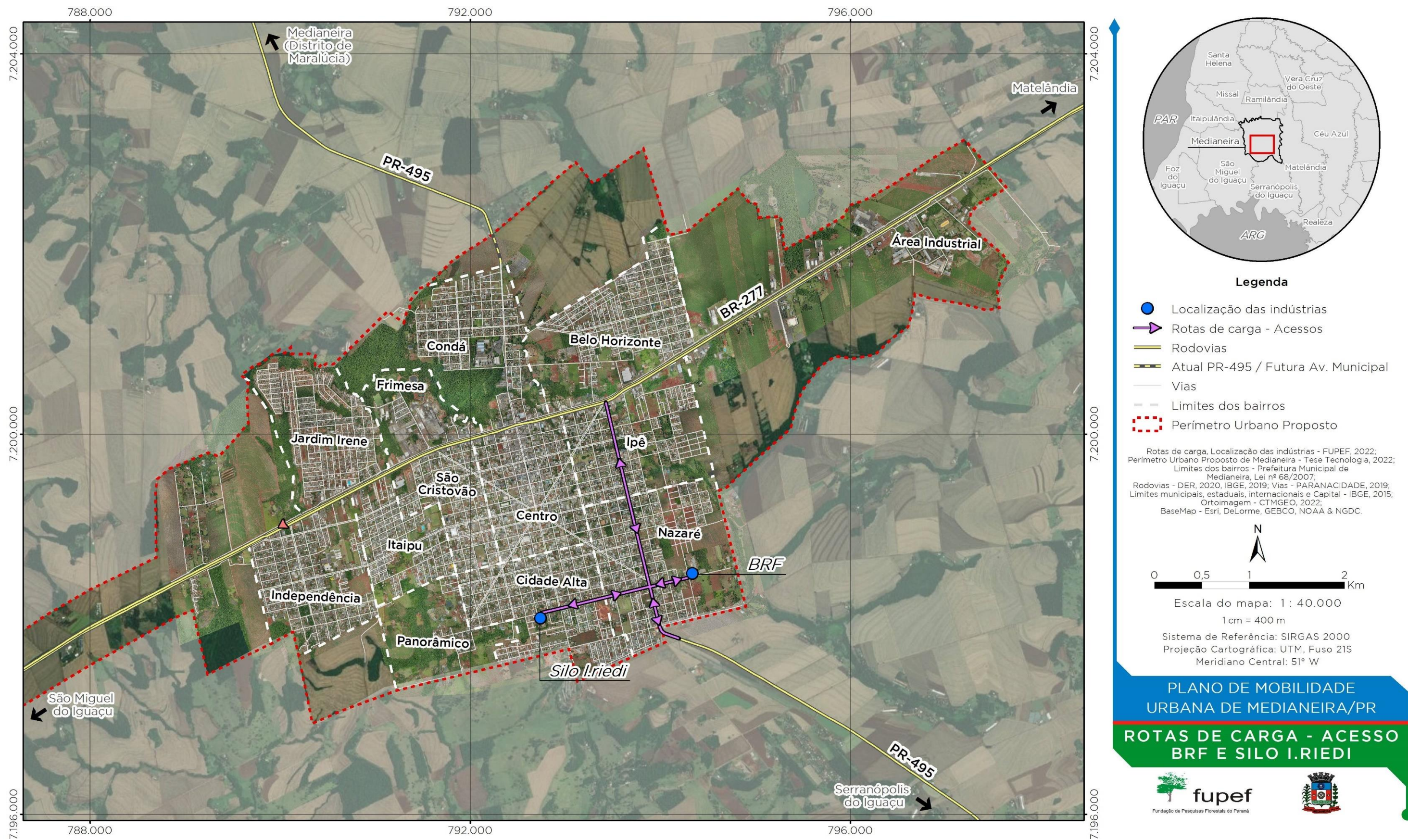
As duas rodovias fazem de Medianeira parte de uma rota estratégia no escoamento de pessoas e cargas no âmbito regional. As rotas logísticas trazem o fluxo intenso de tráfego para a rodovia federal e para a rodovia estadual. Assim, destacam-se as rotas de acesso às indústrias Lar, Frimesa e BRF ao silo da Lar (FIGURA 7.2, FIGURA 7.3 e FIGURA 7.9); as rotas de tráfego vindo de e indo para Cascavel (FIGURA 7.4), Foz do Iguaçu (FIGURA 7.5), Missal (FIGURA 7.6) e Serranópolis (FIGURA 7.7); as rotas de acesso à Área Industrial de Medianeira (FIGURA 7.1) e as rotas de trânsito interno de caminhões de pequeno a médio porte (FIGURA 7.8).

FIGURA 7.1 – ROTAS DE CARGA – ACESSO À ÁREA INDUSTRIAL



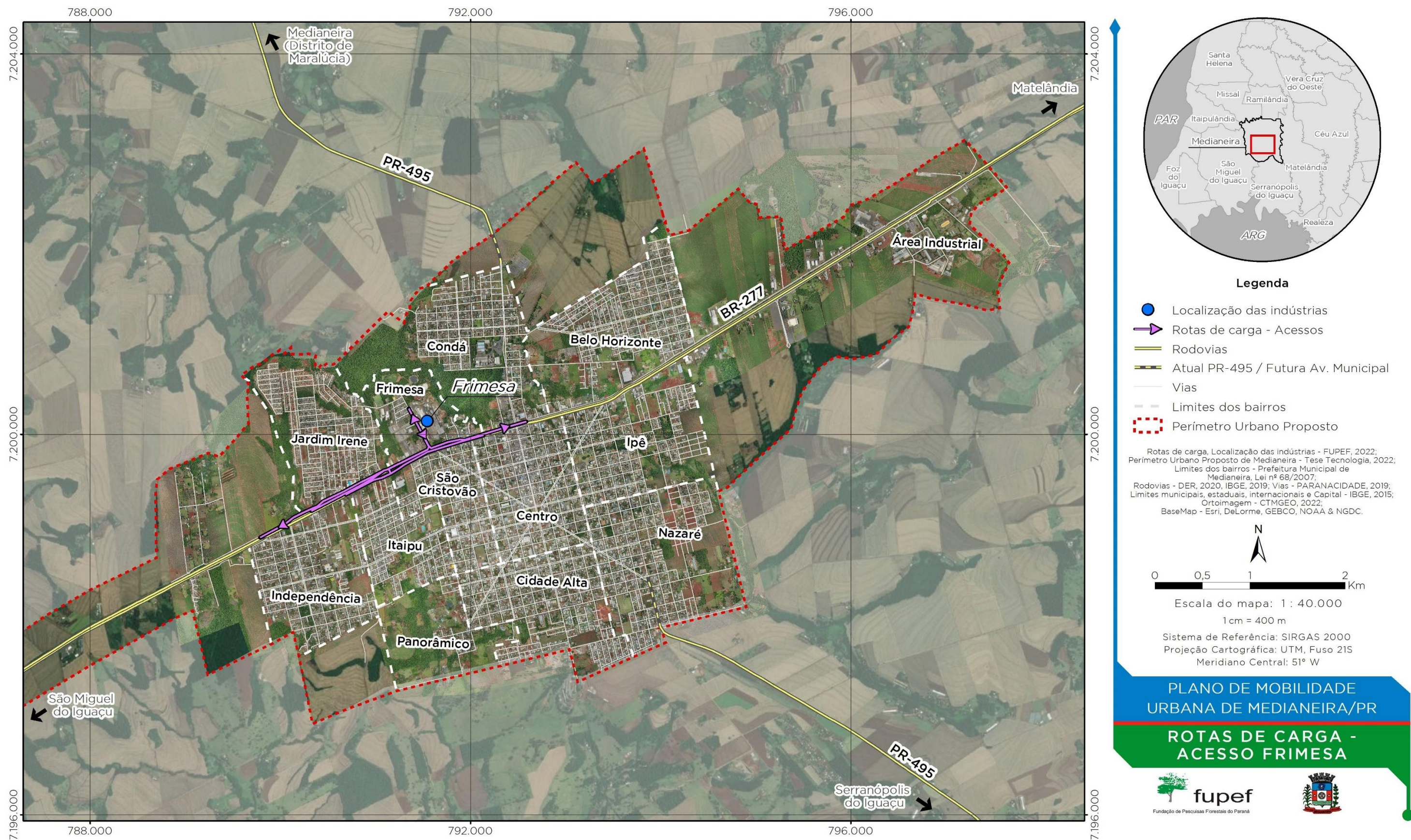
Fonte: FUPEF (2022).
RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

FIGURA 7.2 – ROTAS DE CARGA – ACESSO À BRF E AO SILO DA LAR



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 7.3 – ROTAS DE CARGA – ACESSO Á FRIMESA



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 7.4 – ROTAS DE CARGA – FLUXO INDO/VINDO PARA/DE CASCAVEL

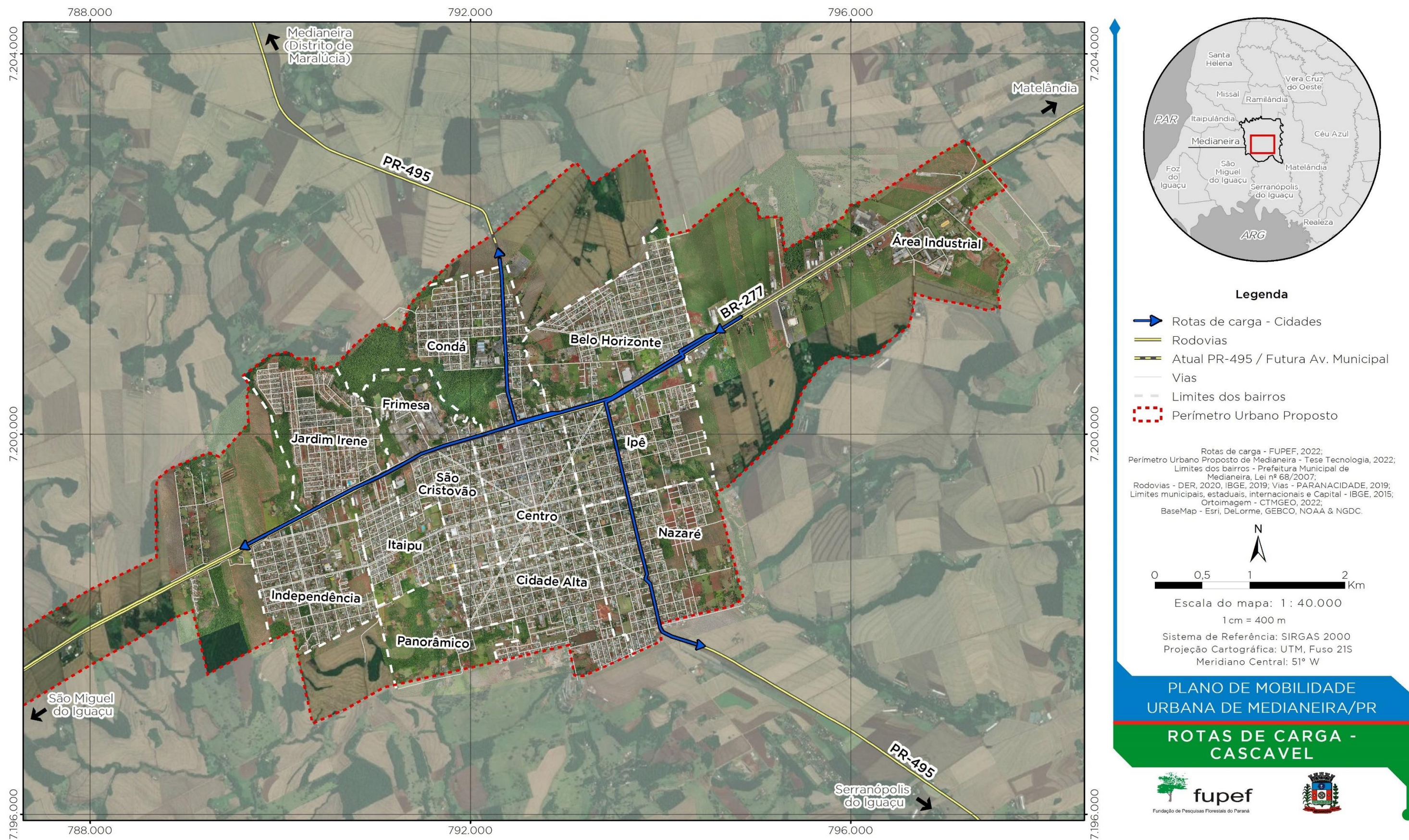
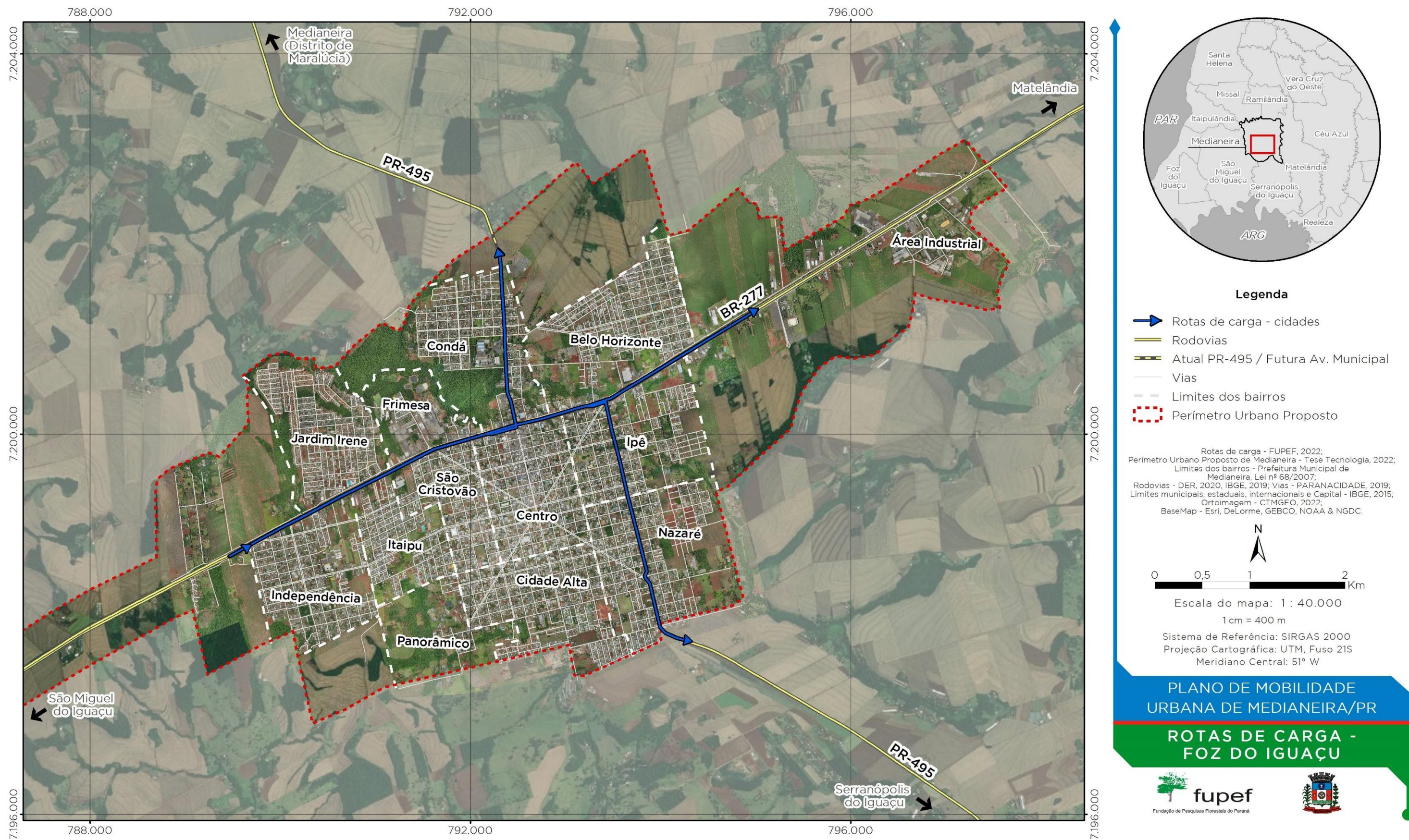
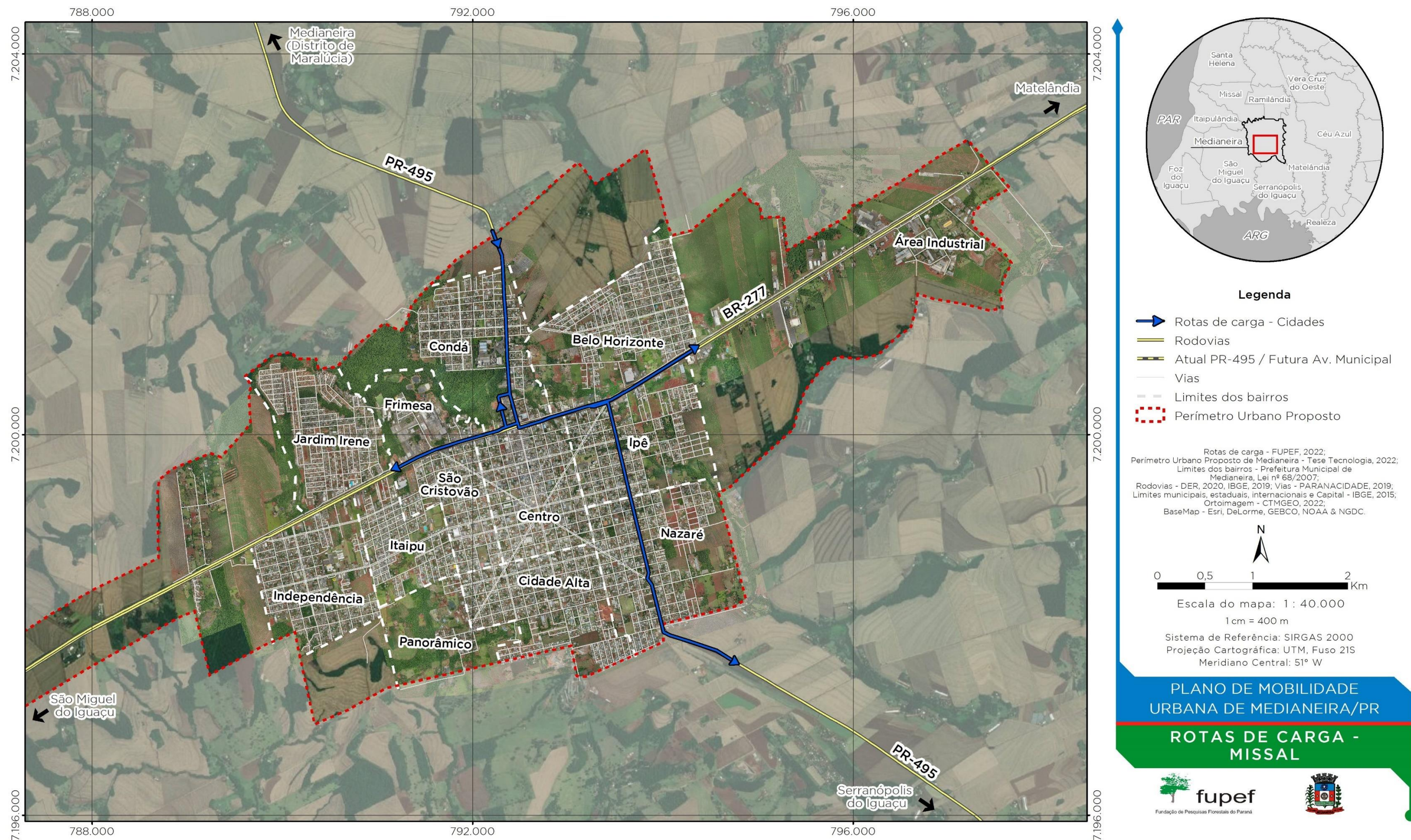


FIGURA 7.5 – ROTAS DE CARGA – FLUXO INDO/VINDO PARA/DE FOZ DO IGUAÇU



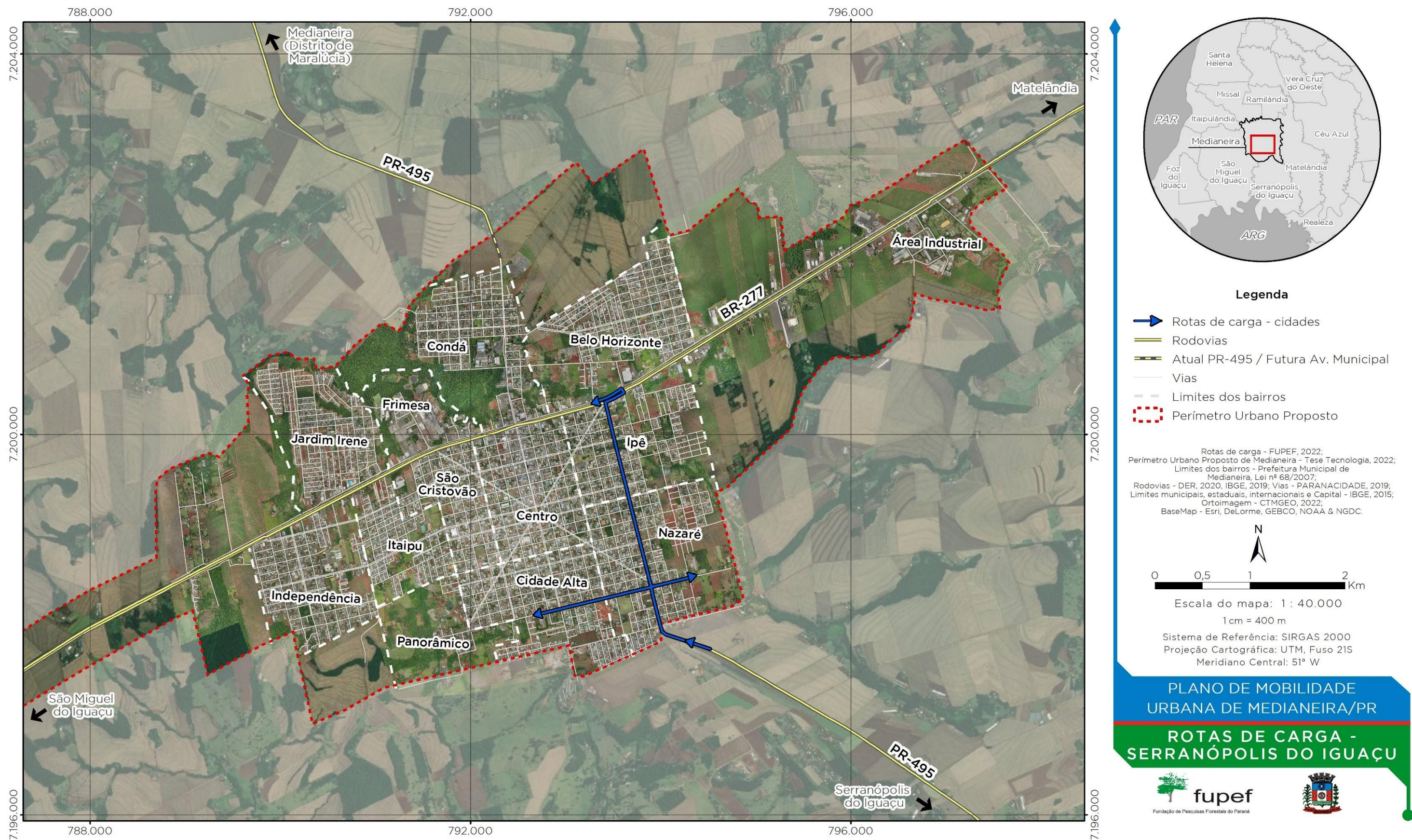
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 7.6 – ROTAS DE CARGA – FLUXO INDO/VINDO PARA/DE MISSAL



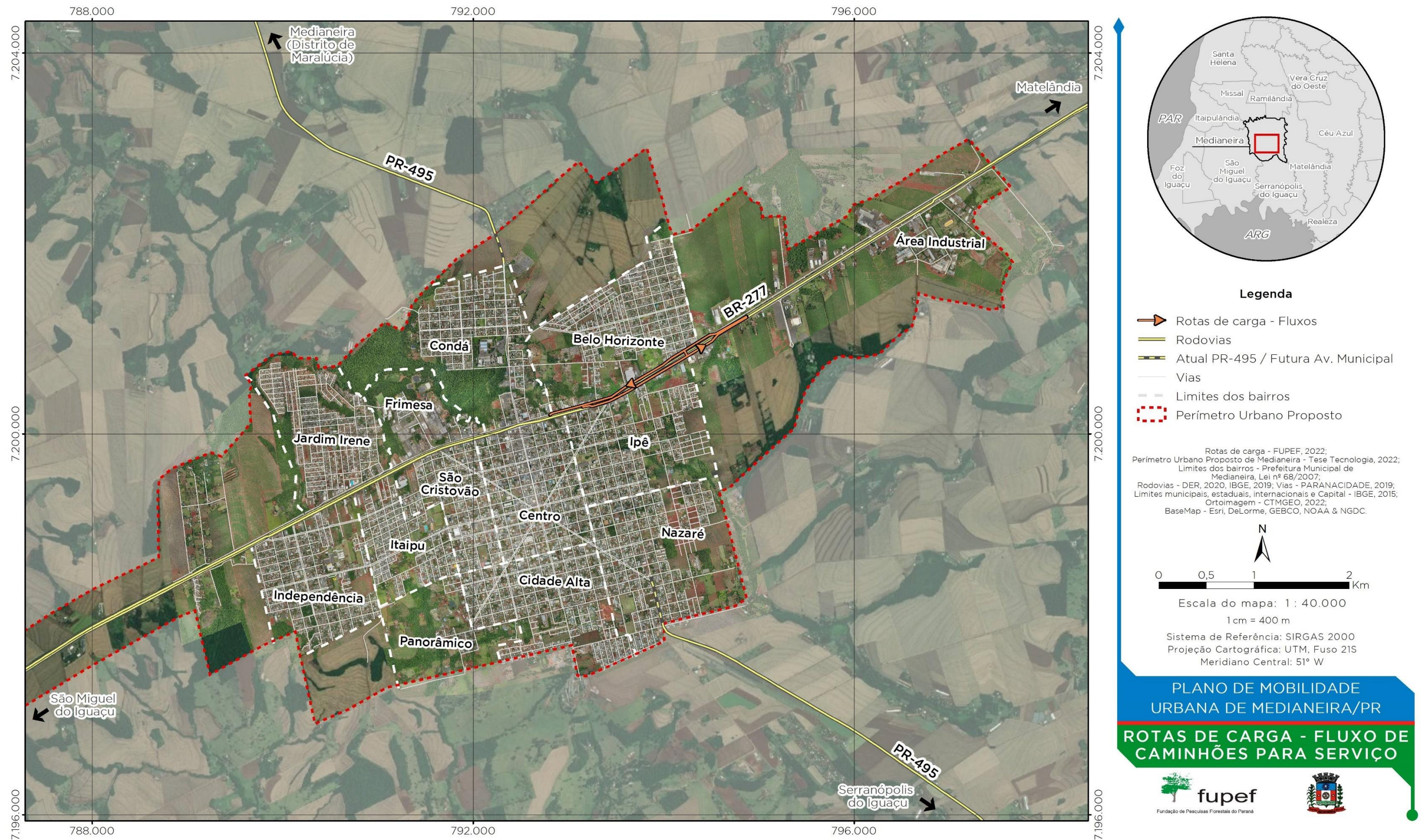
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 7.7 – ROTAS DE CARGA – FLUXO INDO/VINDO PARA/DE SERRANÓPOLIS



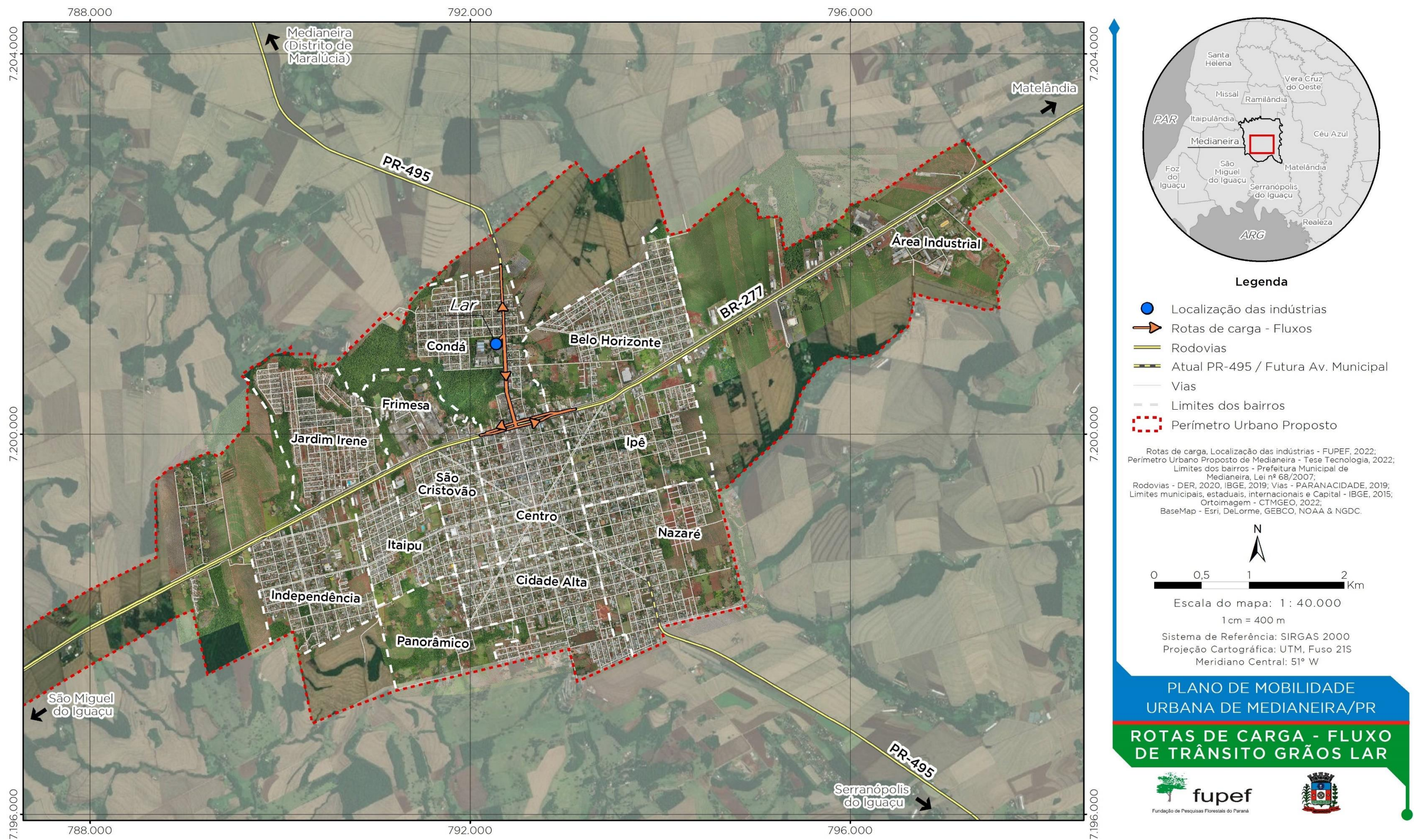
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 7.8 – ROTAS DE CARGA – ROTAS INTERNAS PARA SERVIÇOS



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 7.9 – ROTAS DE CARGA – ACESSO À LAR



Fonte: FUPEF (2022).

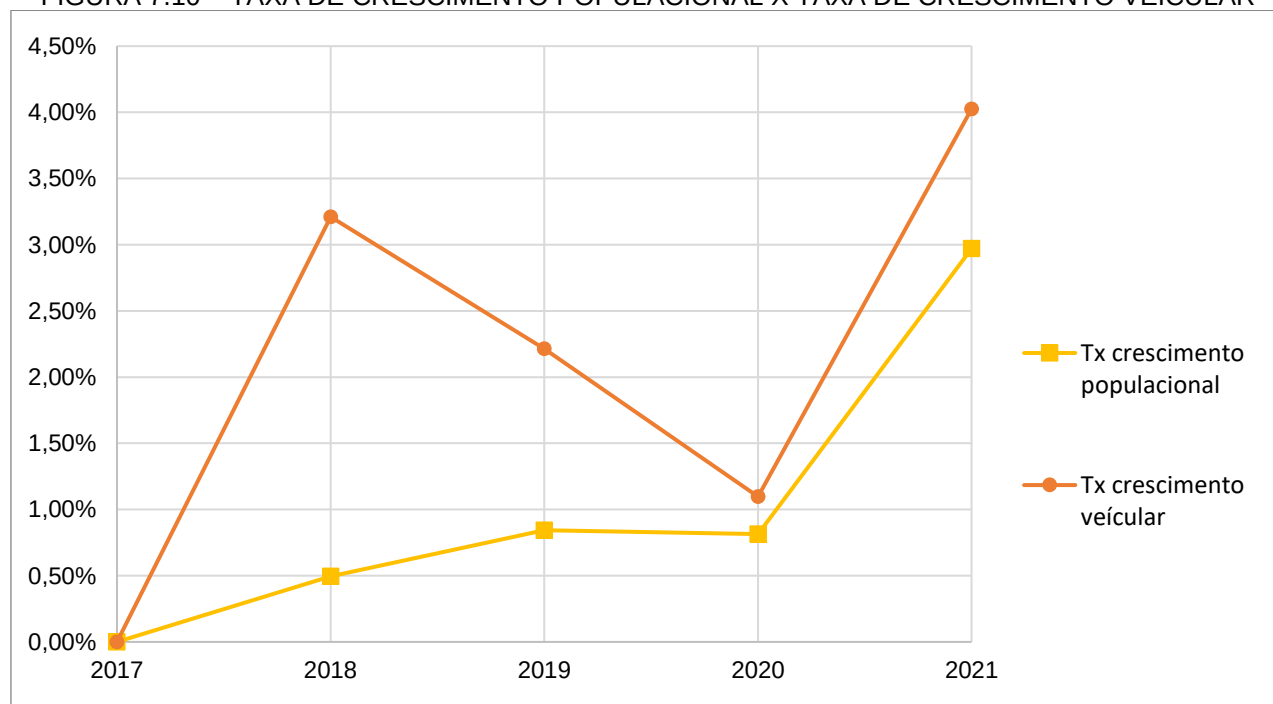
Além disso, o acesso estratégico contribuiu para a atratividade de indústrias e atividades agropecuárias. Segundo o IBGE (2010), em 2000, medianeira contava com 37.828 habitantes, em 2010 com 41.817 habitantes e estima-se que a população atualmente seja de mais de 68 mil habitantes. Além do crescimento populacional, observa-se um crescimento do número de veículos por habitante. De acordo com dados do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) (2022), a frota total de veículos registrados em Medianeira em janeiro de 2022 é de 39.170. Os dados analisados a partir de 2017 apontam um crescimento acentuado da taxa de motorização, maior que o crescimento populacional. Nesse sentido, a taxa de crescimento populacional ficou em 0,79% enquanto a taxa de crescimento veicular atingiu 4%, como pode ser observado na TABELA 7.1 e FIGURA 7.10.

TABELA 7.1 – TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL X TAXA DE CRESCIMENTO VEÍCULAR

Ano	Habitantes	Tx crescimento populacional	Veículos Cadastrados	Tx motorização veicular	Tx crescimento veicular
2017	45.586	0,00%	33.430	0,73	0,0%
2018	45.812	0,50%	34.674	0,76	3,2%
2019	46.198	0,84%	35.740	0,77	2,2%
2020	46.574	0,81%	36.426	0,78	1,1%
2021	46.940	0,79%	38.190	0,81	4,0%

Fonte: FUPEF (2022), elaborado com dados do DENATRAN e IBGE (2022).

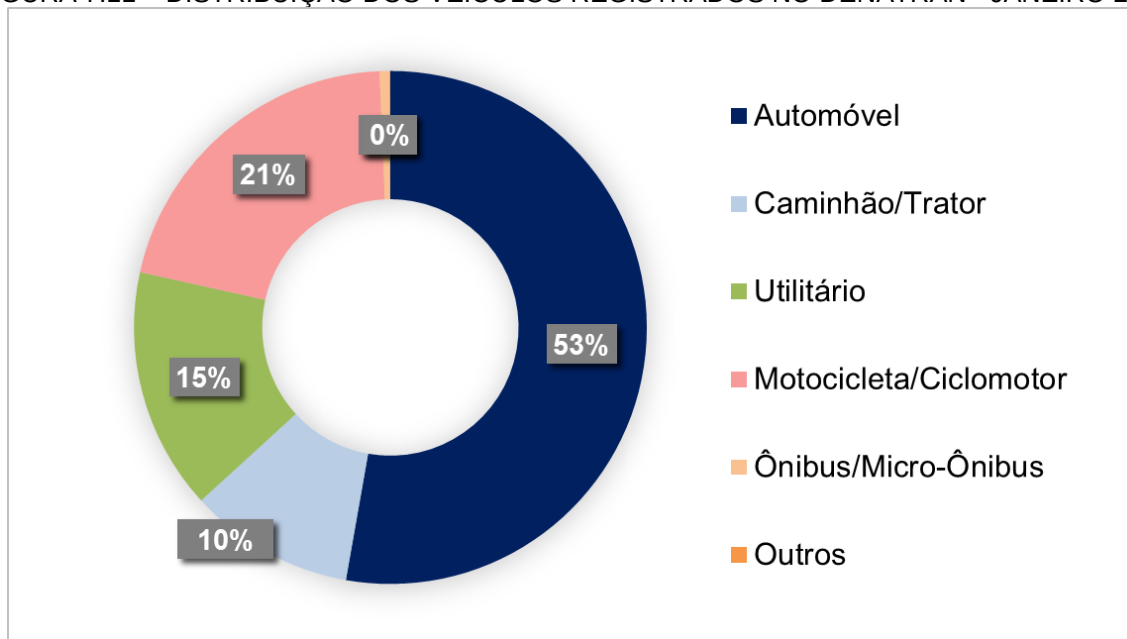
FIGURA 7.10 – TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL X TAXA DE CRESCIMENTO VEÍCULAR



Fonte: FUPEF (2022), elaborado com dados do DENATRAN e IBGE (2022).

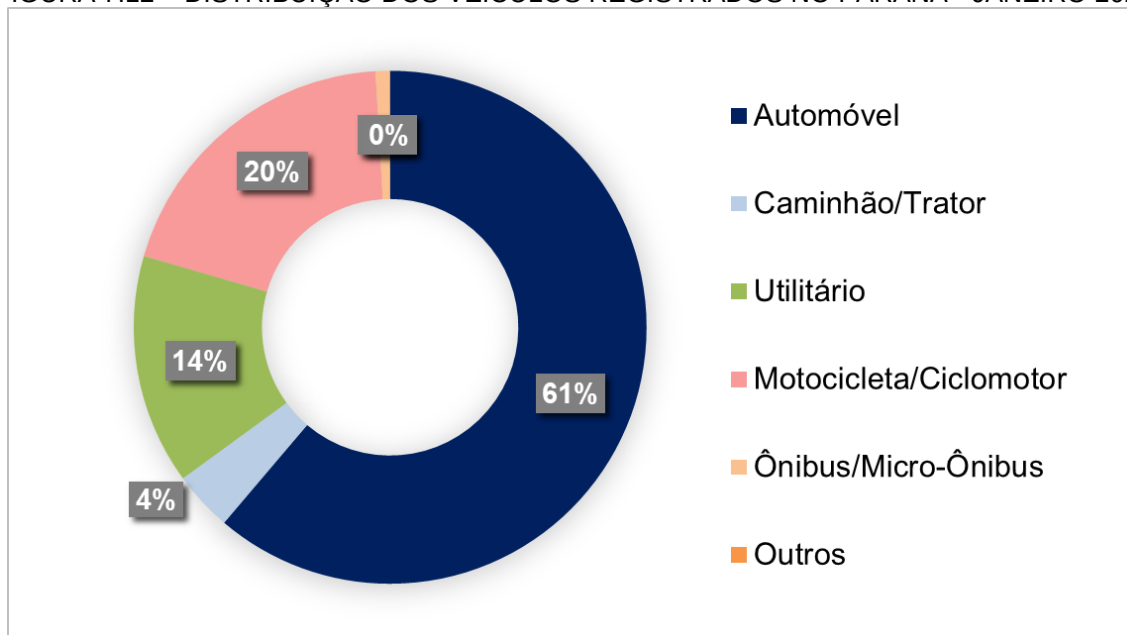
A distribuição dos tipos de veículos dos medianeirenses pode ser observada na FIGURA 7.11. Percebe-se a predominância de automóveis e motocicletas. Porém, comparado à média dos municípios paranaenses (FIGURA 7.12), observa-se que Medianeira possui uma representatividade expressiva de caminhões e tratores cadastrados no DENATRAN.

FIGURA 7.11 – DISTRIBUIÇÃO DOS VEÍCULOS REGISTRADOS NO DENATRAN - JANEIRO 2022



Fonte: FUPEF (2022), elaborado com dados do DENATRAN (2022).

FIGURA 7.12 – DISTRIBUIÇÃO DOS VEÍCULOS REGISTRADOS NO PARANÁ - JANEIRO 2022



Fonte: FUPEF (2022), elaborado com dados do DENATRAN (2022).

TABELA 7.2 – DISTRIBUIÇÃO DOS VEÍCULOS REGISTRADOS NO PARANÁ E EM MEDIANEIRA

Local/Ano	TOTAL	Autom.	Caminhão/ Trator	Utilitário	Motocicleta/ Ciclomotor	Ônibus/ Micro-Ônibus	Outros
Medianeira 2017	33.430	17.933	3.339	4.562	7.380	204	5
Medianeira 2018	34.674	18.608	3.431	4.861	7.539	221	7
Medianeira 2019	35.740	19.299	3.481	5.205	7.511	227	9
Medianeira 2018	36.426	19.652	3.583	5.335	7.612	227	9
Medianeira 2020	38.190	20.357	3.911	5.703	7.957	242	13
Medianeira 2021	39.170	20.669	4.088	5.970	8.171	248	17
Paraná 2021	7.780.610	4512564	277.184	1.070.165	1.444.679	65.316	2.081

Fonte: FUPEF (2022), elaborado com dados do DENATRAN (2022).

O crescimento veicular de 2017 a 2022 foi de 14%, sendo que o registro de automóveis cresceu 15%, de caminhões 22% e de motocicleta 11%. A taxa de crescimento veicular no período foi superior a populacional, a qual cresceu cerca de 2,97% no período. A motorização atual do município é caracterizada por 0,81 veículos por habitante. Em relação à frota nacional, com base em dados da projeção do censo para 2021, obtém-se o valor de 0,26 veículos por habitante, e, para a frota estadual, o valor de 0,67 veículos por paranaense. Percebe-se que o município de medianeira tem uma taxa de veículos por habitante menor que a estadual e acima do panorama nacional.

É importante destacar que a circulação de veículos na malha viária da cidade se caracteriza, portanto, de formas distintas através seus principais acessos – BR 277 e PR 495 – e das vias radiais – Avenida Pedro Soccol e Avenida José Callegari. Outras vias de extrema importância no município é a Rua Iguaçu – a qual se conecta por meio de rotatória com a Avenida José Callegari e direciona a saída do município rumo a Serranópolis pela PR 495 – e a Avenida Brasília, que também conecta a Avenida José Callegari à PR 495, mas em sentido a Missal. Em relação a Avenida Brasília, a sua transposição à BR 277 é realizada por meio de viaduto. Também existem no município duas trincheiras conectando a Avenida Pedro Soccol e Avenida José Callegari à BR 277 através das Av. 24 de Outubro

Além dos locais de congestionamentos e caracterização do fluxo de entrada no município, no planejamento da mobilidade urbana, demanda-se a identificação dos locais com maior incidência de acidentes (pontos críticos). Para tanto, os dados de acidente foram analisados por meio de mapas de calor, de tabelas e gráficos, a partir dos dados do SIATE –

Corpo de Bombeiros, para os anos de 2012 a 2022, e PRF – Polícia Rodoviária Federal e DER – Departamento de Estradas e Rodagens, para o ano de 2021. Os dados utilizados nas análises são referentes aos acidentes nos quais foram acionados os respectivos órgãos. Dentro desse contexto, no ano de 2021 foram registrados 116 acidentes nos quais foi acionado o SIAT, registrou-se 73 acidentes na BR 277 – dentro do perímetro de Medianeira e dos quais acionou-se a PRF – e 68 acidentes no perímetro do município e que foi acionado o DER (TABELA 7.3).

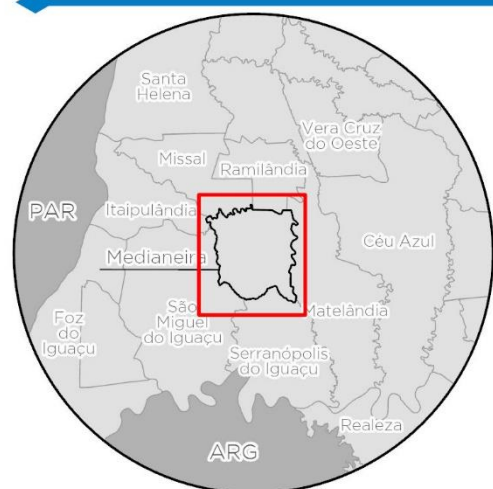
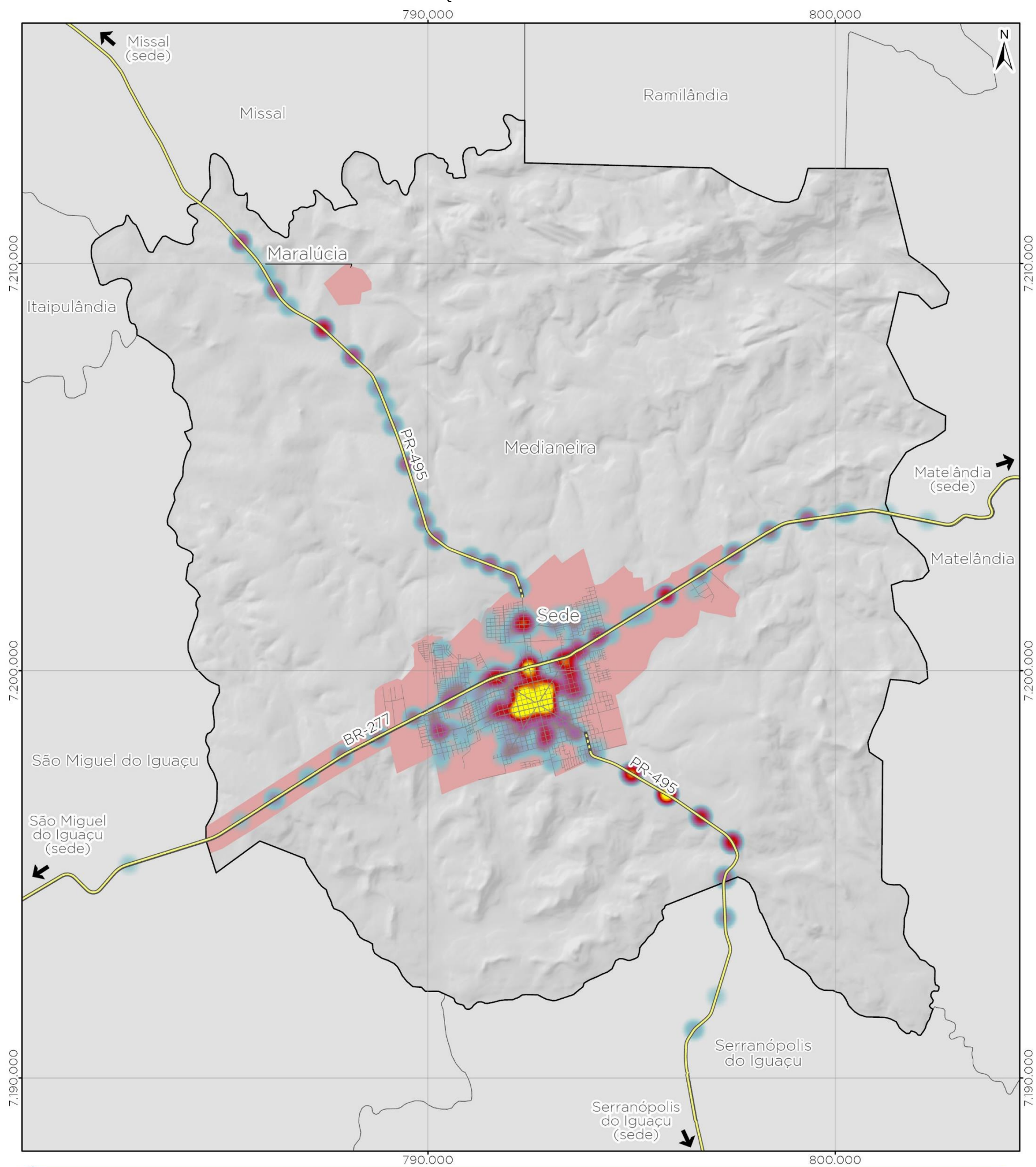
TABELA 7.3 – ACIDENTES DENTRO DO PERÍMETRO DE MEDIANEIRA EM 2021

SIAT	
PR-495	12
BR-277	16
Vias Locais	88
Total	116
PRF	
BR-277	73
Total	73
DER	
PR-495	68
Total	68

Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base no SIAT, PRF e DER (2022).

A partir da georreferenciação dos acidentes, foi possível gerar mapas de calor para o ano de 2021, como o apresentado na FIGURA 7.13, a respeito dos acidentes nas vias municipais e nas rodovias, e o apresentado na FIGURA 7.14, com destaque para os dados obtidos por meio do SIAT.

FIGURA 7.13 – LOCAIS EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES EM MEDIANEIRA - 2021



- Legenda**
- Rodovias
 - Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
 - Vias
 - Limite municipal de Medianeira
 - Perímetros Urbanos Propostos
 - Municípios do Paraná
- Acidentes de Trânsito Registrados**
- Baixo
 - Alto

PLANO DE MOBILIDADE
URBANA DE MEDIANEIRA/PR

ACIDENTES DE TRÂNSITO NOTIFICADOS
PELO DER, PRF e SIAT (2017-2022)

0 1 2 4 km
Escala do mapa: 1 : 100.000
1 cm = 1.000 m

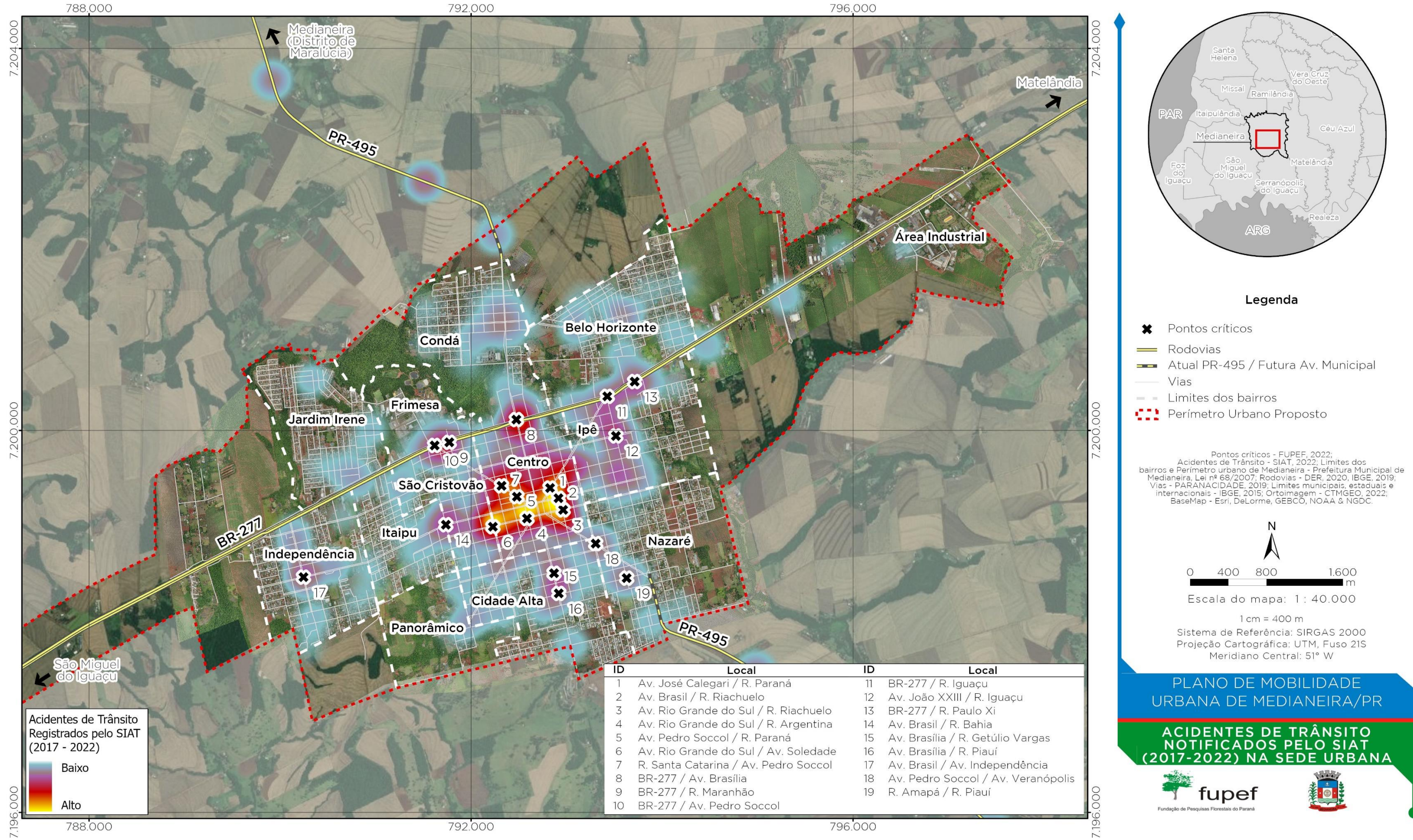
Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
Meridiano Central: 57° W



Acidentes de Trânsito - DER, PRF e SIAT, 2022;
Limites dos bairros e Perímetro urbano de
Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 68/2007;
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019; Vias - PARANACIDADE, 2019;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Ortoimagem - CTMGeo, 2022;
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

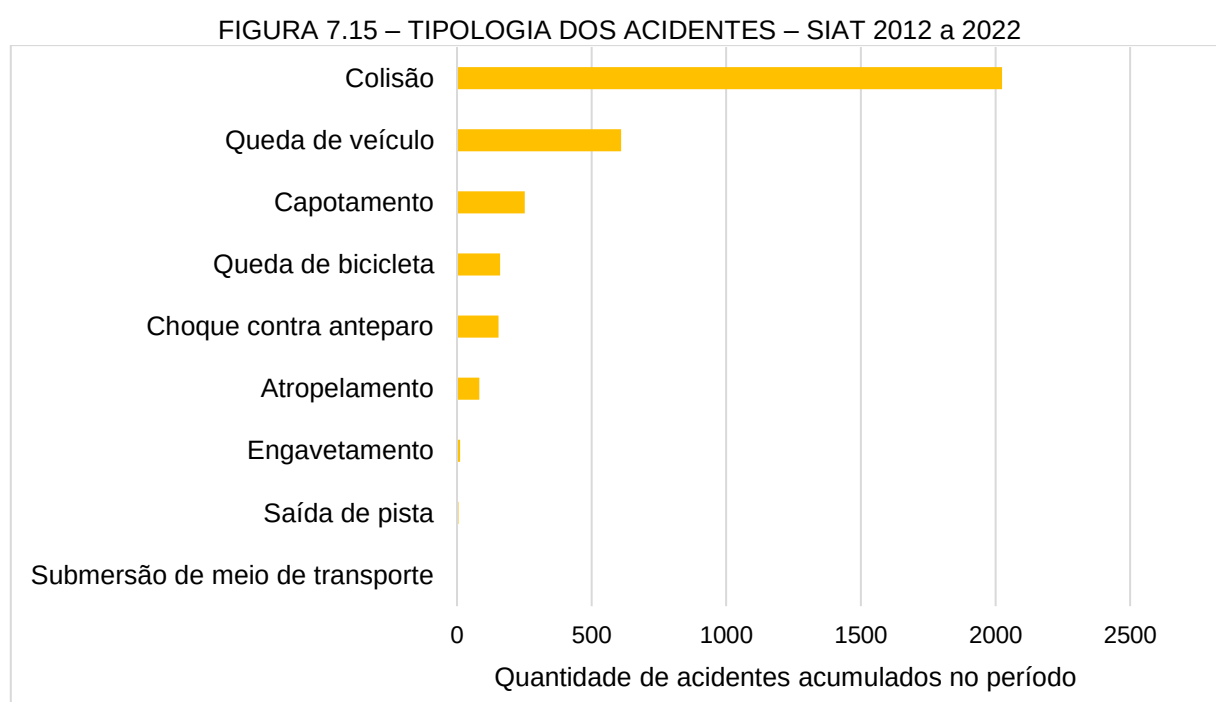
Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base no SIAT, PRF e DER (2022).

FIGURA 7.14 – LOCAIS EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES EM MEDIANEIRA - 2021



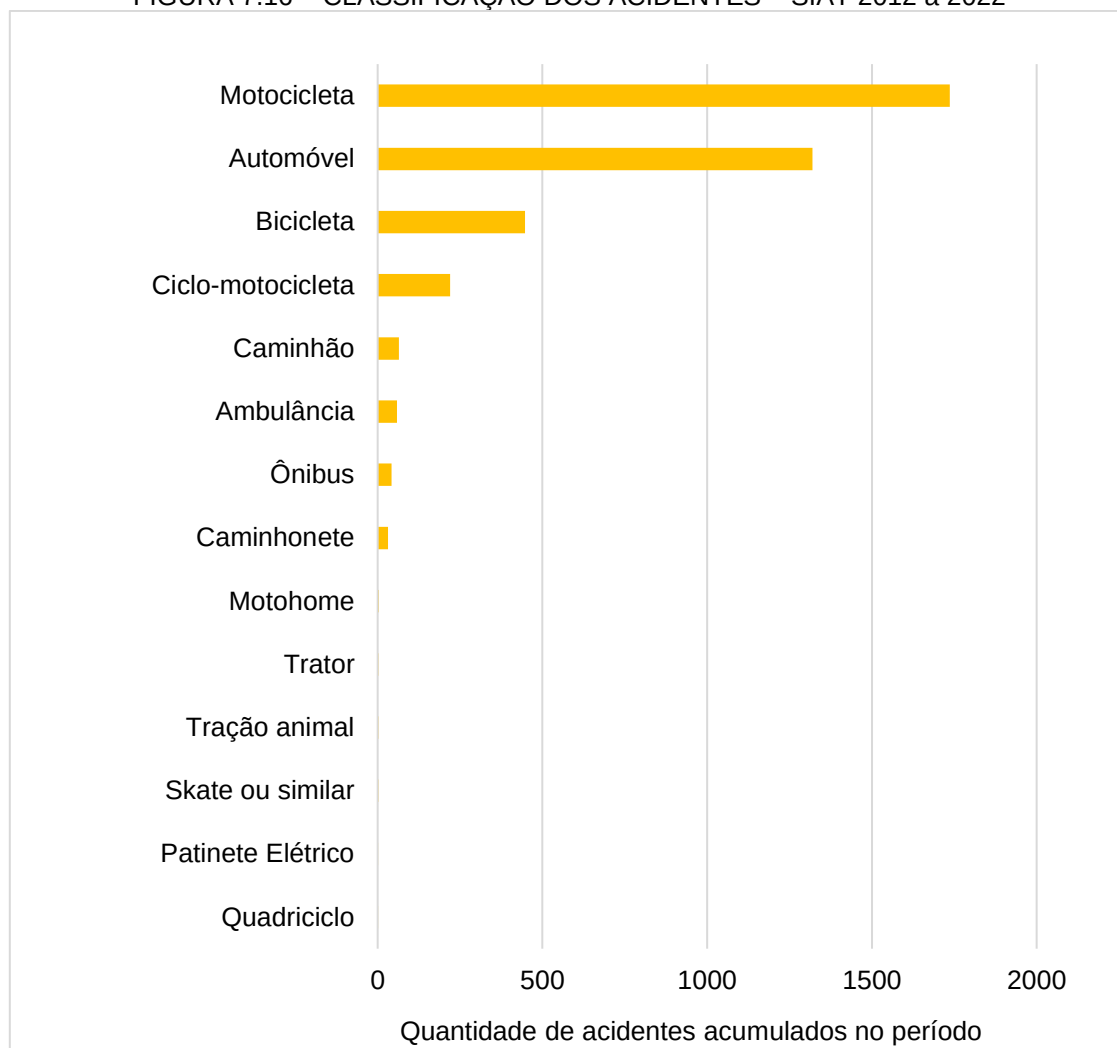
Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base no SIAT (2022).

A caracterização acidentes do SIAT, nos anos de 2012 a 2022, demonstra que a tipologia mais ocorrente no município é a colisão frontal e lateral (61% dos acidentes), e, em segundo, a queda de veículo (18%), como pode ser observado no infográfico da FIGURA 7.15. O veículo mais envolvido nos acidentes (FIGURA 7.16), seja como infrator ou vítima, é a motocicleta (44%), em seguida o automóvel (34%). Destaca-se a presença de veículos não convencionais nos registros de acidentes, como: patinete elétrico, skate ou similar, tração animal e trator. Por último, destaca-se também que os bairros com maior ocorrência de acidentes no município, são, em ordem: Centro, Ipê e São Cristóvão – como apresentado na TABELA 7.8.



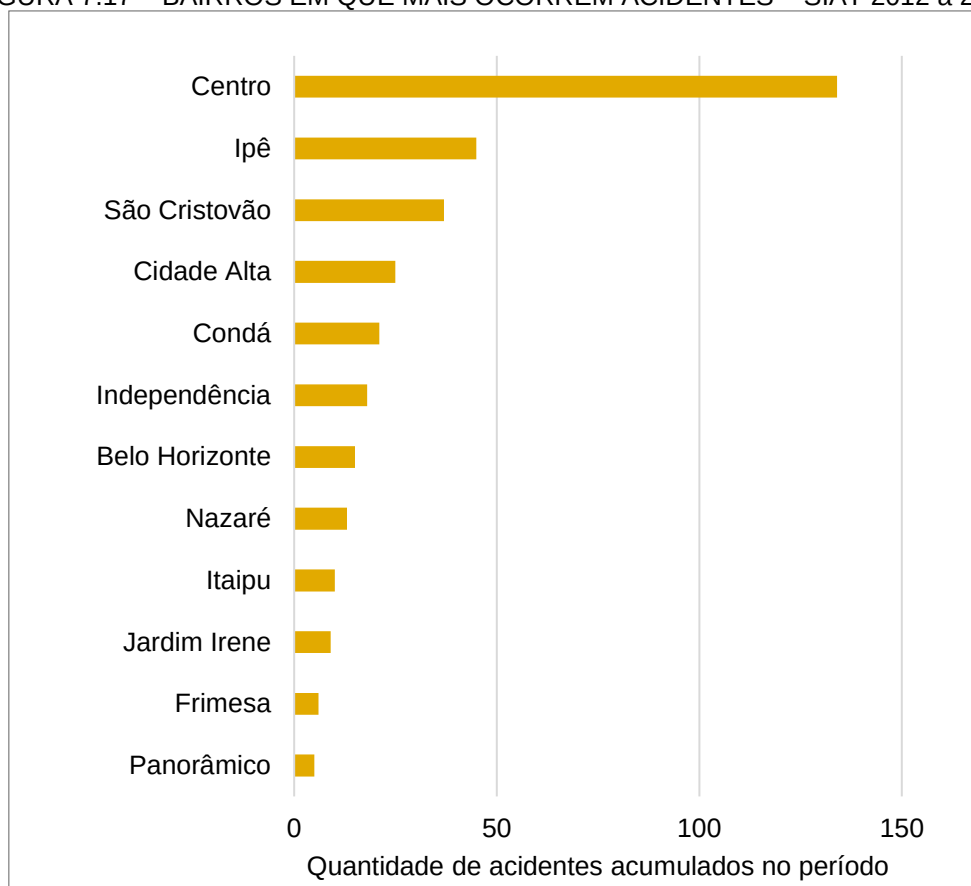
Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base no SIAT (2022).

FIGURA 7.16 – CLASSIFICAÇÃO DOS ACIDENTES – SIAT 2012 a 2022



Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base no SIAT (2022).

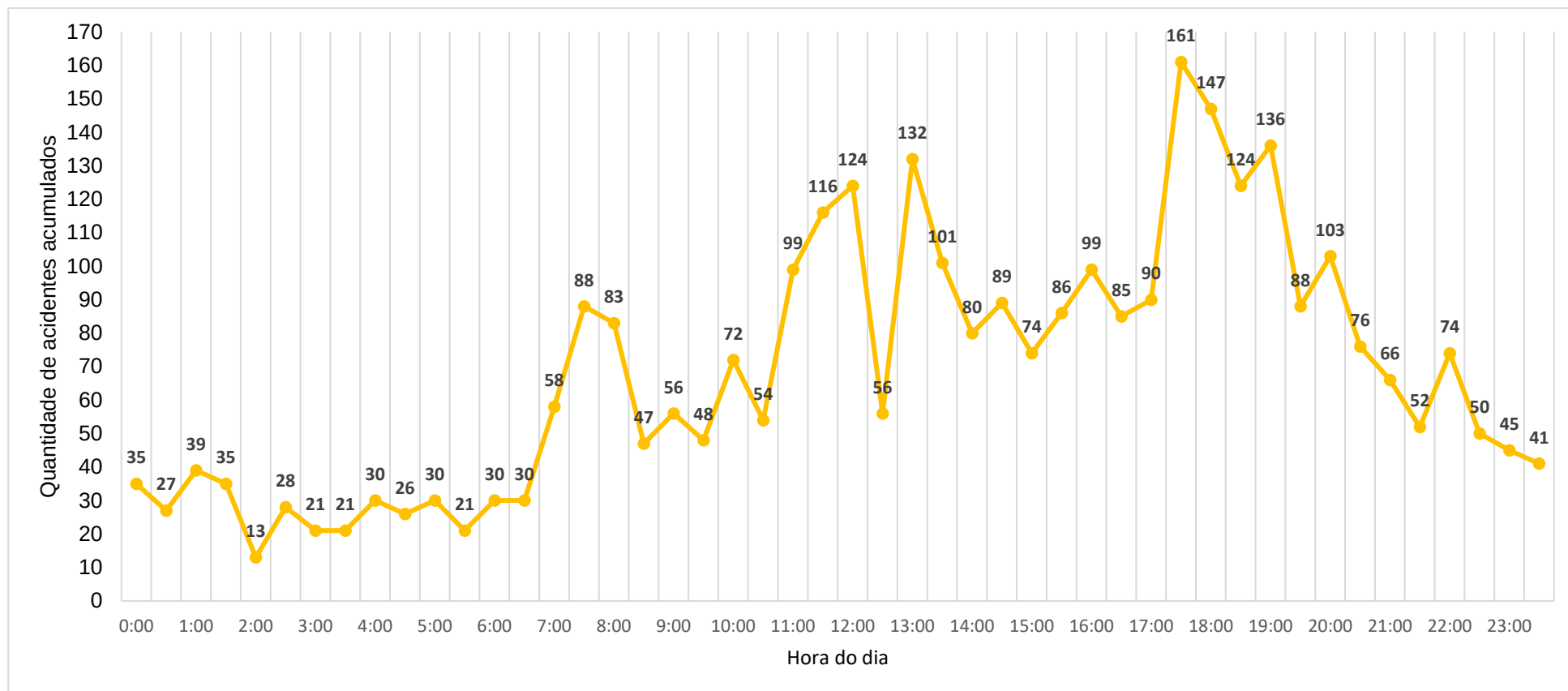
FIGURA 7.17 – BAIRROS EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES – SIAT 2012 a 2022



Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base no SIAT (2022).

Constatou-se também os horários picos de acidentes, como apresentado na FIGURA 7.18. Há três picos definidos: o primeiro é entre 17h30 às 19h00, o segundo é entre 11h30 às 13h30 e o terceiro é entre 7h30 às 8h30.

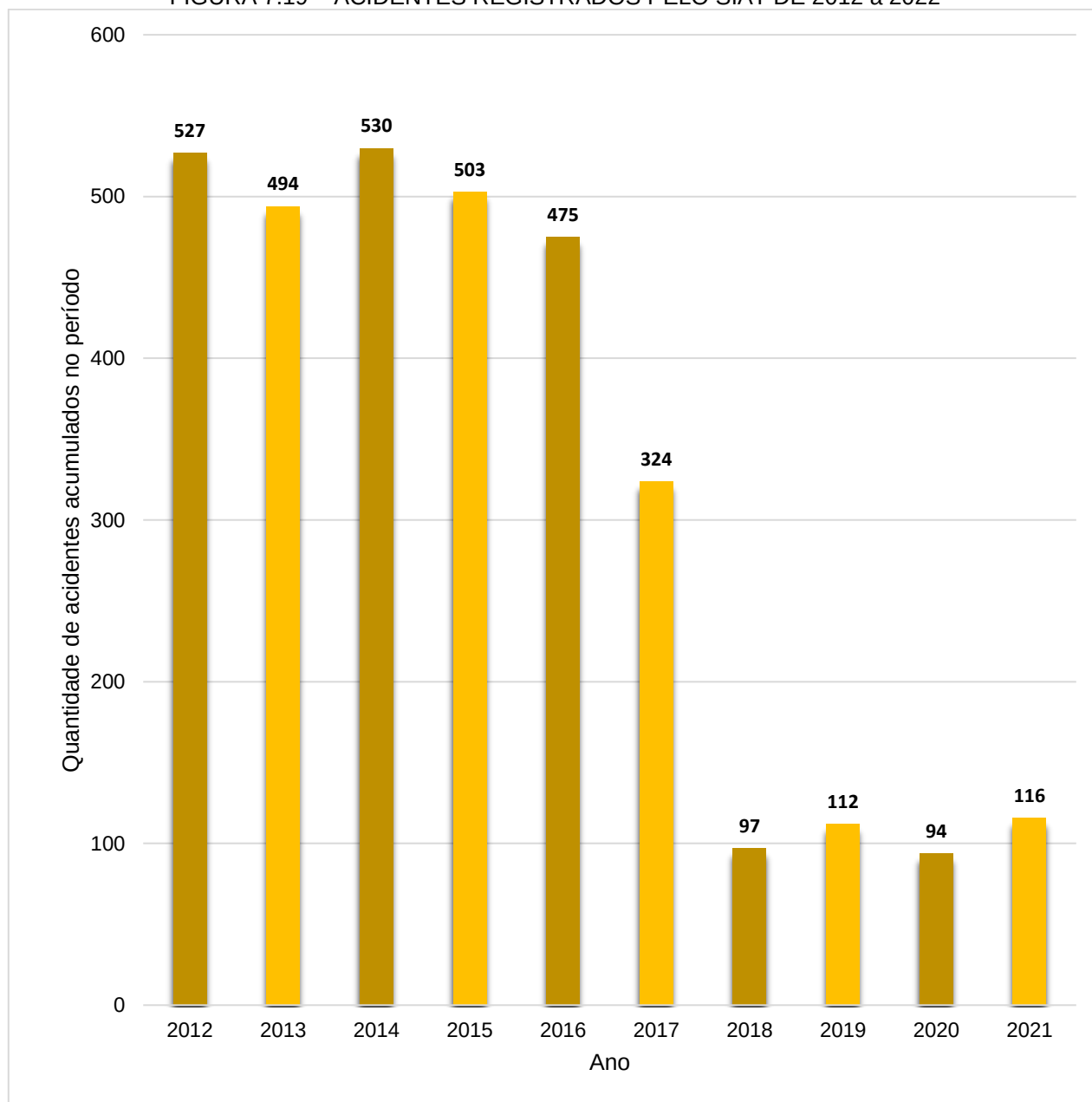
FIGURA 7.18 – DISTRIBUIÇÃO HORÁRIA – CONCENTRAÇÃO DE ACIDENTES – SIAT 2012 a 2022



Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base no SIAT (2022).

A partir dos dados do SIAT, é possível também verificar a queda da quantidade anual de registro de acidentes, mais acentuada a partir de 2017 e 2018, como pode ser observado no infográfico da FIGURA 7.19.

FIGURA 7.19 – ACIDENTES REGISTRADOS PELO SIAT DE 2012 a 2022

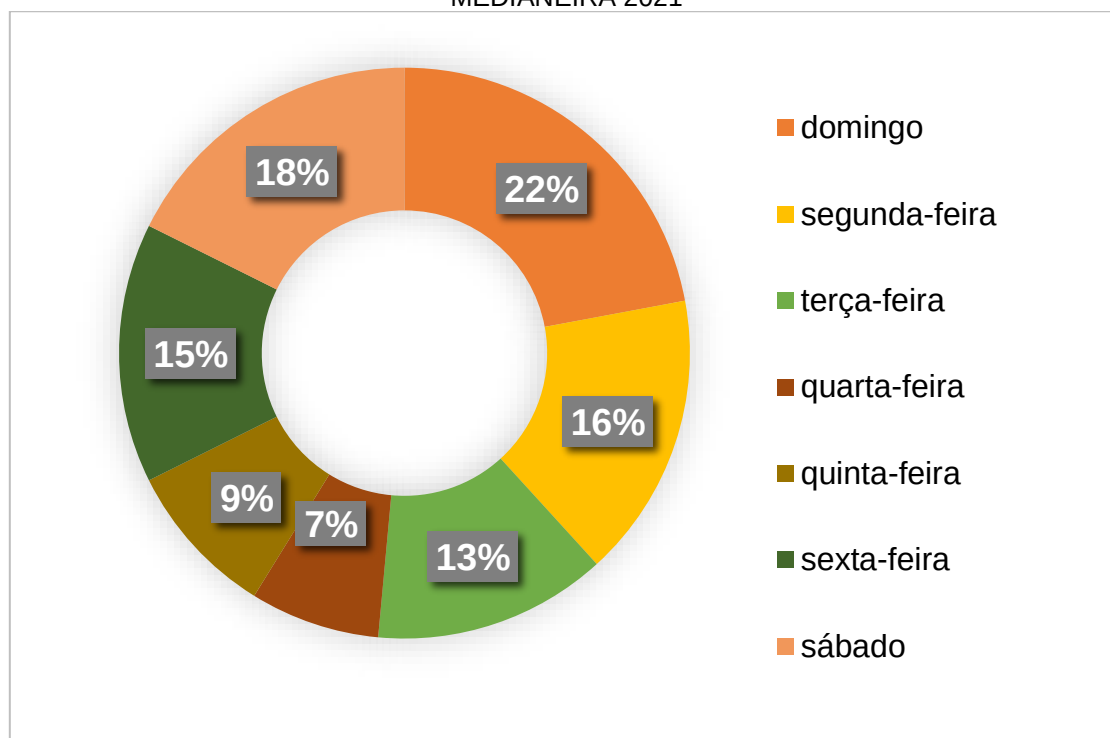


Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base no SIAT (2022).

Os registros da Rodovia BR-277, no perímetro municipal, apontam que o dia com maior ocorrência de acidentes é domingo (22%), sábado (18%) e segunda-feira (16%), como pode ser observado na FIGURA 7.20 e TABELA 7.4. Os tipos de acidente mais

frequentes são: saída da rodovia (23%) e tombamento (22%), os quais podem ser constatados na FIGURA 7.21 e TABELA 7.5.

FIGURA 7.20 – DIAS DA SEMANA EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES NA BR 277 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021



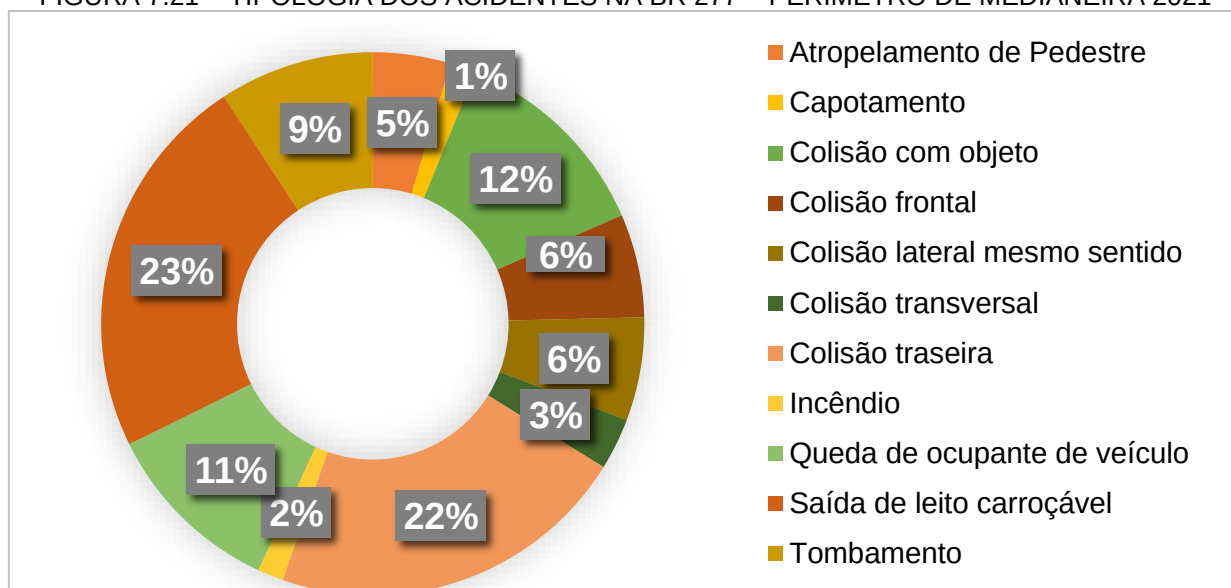
Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base nos dados da PRF (2022).

TABELA 7.4 – DIAS DA SEMANA EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES NA BR 277 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021

Dias de semana	Quantidade de acidentes
Domingo	16
Segunda-feira	12
Terça-feira	10
Quarta-feira	5
Quinta-feira	6
Sexta-feira	11
Sábado	14
Total	73

Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base nos dados da PRF (2022).

FIGURA 7.21 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES NA BR 277 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021



Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base nos dados da PRF (2022).

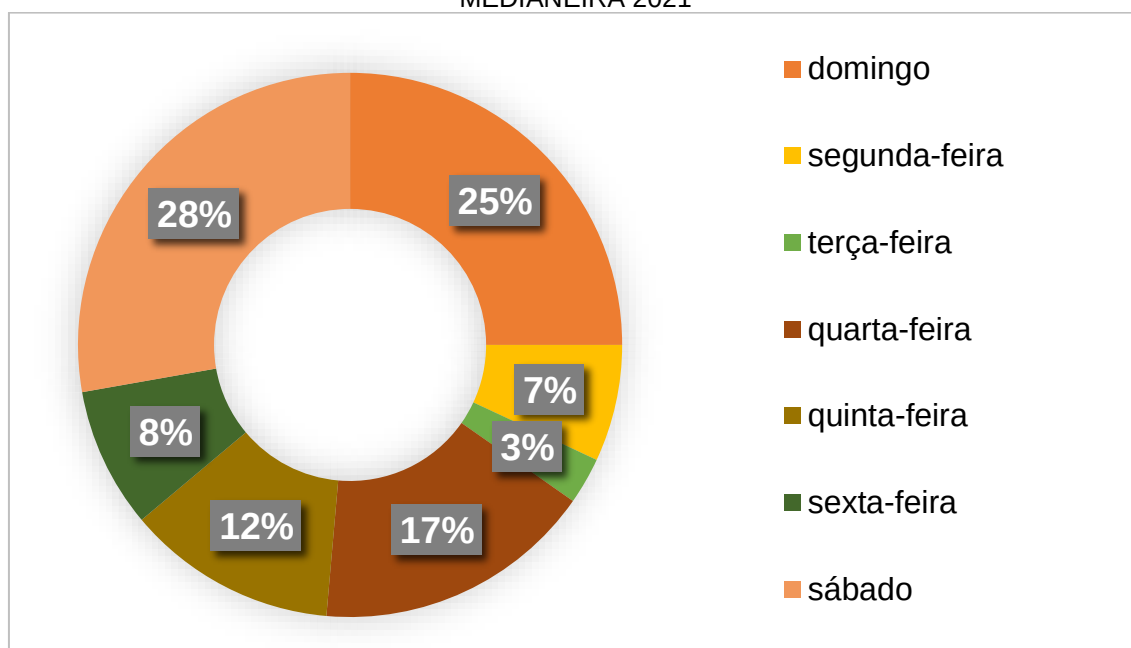
TABELA 7.5 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES NA BR 277 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021

Tipo de acidentes	Quantidade de acidentes
Atropelamento de Pedestre	3
Capotamento	1
Colisão com objeto	9
Colisão frontal	6
Colisão lateral mesmo sentido	6
Colisão transversal	2
Colisão traseira	16
Incêndio	1
Queda de ocupante de veículo	7
Saída de leito carroçável	15
Tombamento	6
Total	73

Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base nos dados da PRF (2022).

Os registros da Rodovia PR-495, no perímetro municipal, apontam que o dia com maior ocorrência de acidentes é sábado (28%) e seguido do domingo (25%), como pode ser observado na FIGURA 7.20 e TABELA 7.4. Os tipos de acidente mais frequentes são: saída da rodovia (23%) e tombamento (22%), os quais podem ser constatados na FIGURA 7.23 e TABELA 7.7.

FIGURA 7.22 – DIAS DA SEMANA EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES NA PR 495 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021



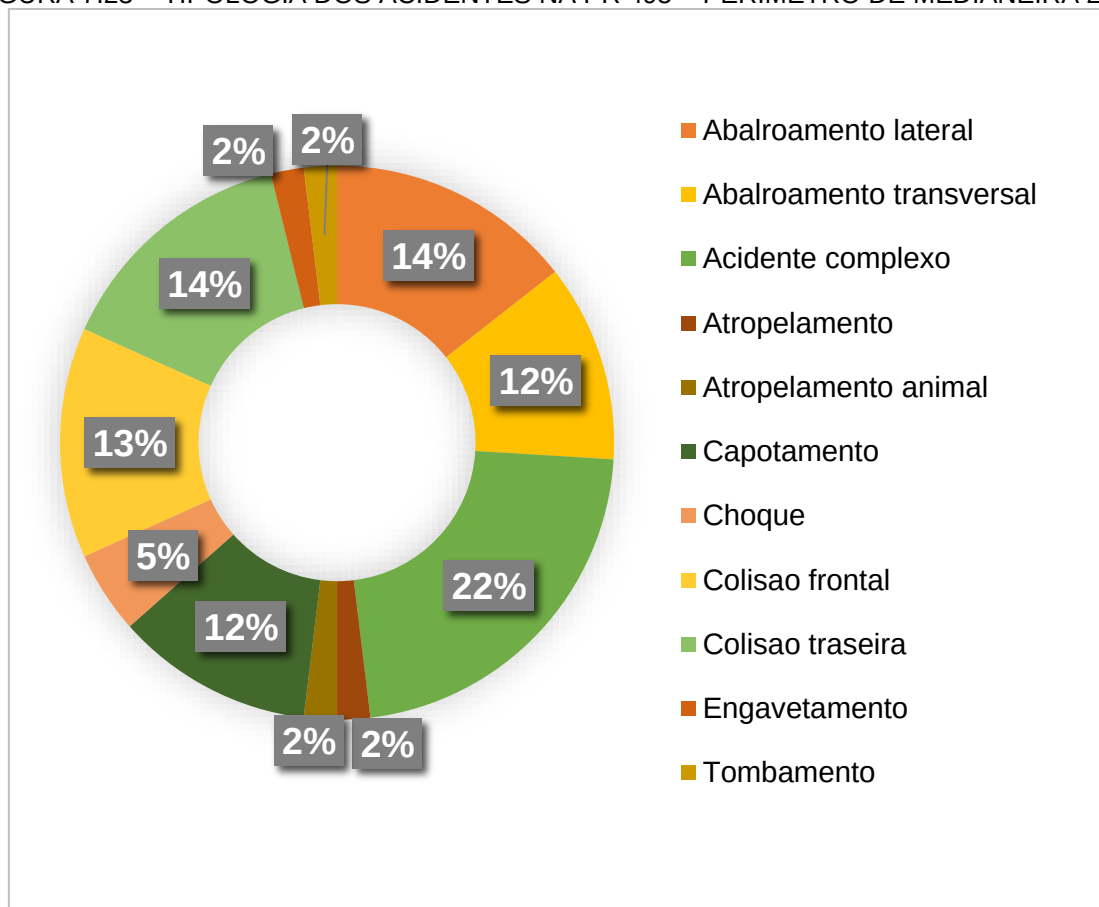
Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base nos dados do DER (2022).

TABELA 7.6 – DIAS DA SEMANA EM QUE MAIS OCORREM ACIDENTES NA PR 495 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021

Dias de semana	Quantidade de acidentes
Domingo	15
Segunda-feira	11
Terça-feira	9
Quarta-feira	5
Quinta-feira	6
Sexta-feira	10
Sábado	12
Total	68

Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base nos dados do DER (2022).

FIGURA 7.23 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES NA PR 495 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021



Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base nos dados do DER (2022).

TABELA 7.7 – TIPOLOGIA DOS ACIDENTES NA PR 495 – PERÍMETRO DE MEDIANEIRA 2021

Tipo de acidentes	Quantidade de acidentes
Abalroamento lateral	15
Abalroamento transversal	12
Atropelamento	2
Atropelamento animal	2
Capotamento	12
Choque	5
Colisão frontal	14
Colisão traseira	15
Engavetamento	2
Tombamento	2
Total	68

Fonte: FUPEF (2022), elaborada com base nos dados do DER (2022).

Através dos dados do GIT do Medtran, foi possível constatar as tipologias de infrações mais frequentes, no ano de 2021, no município de Medianeira. Assim, observa-se através da TABELA 7.8 que compila tais informações, que dirigir veículo segurando

telefone celular foi a infração mais registrada no município e, em seguida, a não identificação do condutor infrator, imposta a pessoa jurídica e estacionar nas vagas reservadas a idosos sem credencial.

TABELA 7.8 – INFRAÇÕES EM MEDIANEIRA – SISTEMA GIT – 2021

Tipos de Infração	Quantidade
Dirigir veículo segurando telefone celular	259
Multa, por não identificação do condutor infrator, imposta a pessoa jurídica	131
Estacionar nas vagas reserv a idosos, s/ credencial	126
Estacionar nas vagas reserv a pess c/ deficiência, s/ credencial	84
Estacionar em desacordo com a regulamentação especificada pela sinalização	19
Dirigir veículo manuseando telefone celular	17
Estacionar no passeio	14
Executar operação de conversão a esquerda em local proibido pela sinalização	13
Avançar sinal vermelho semáforo, exc onde houver sinaliz que perm conv à direita	9
Estacionar sobre faixa destinada a pedestre	7
Estacionar em guia de calçada rebaixada destinada a entrada/saída de veículos	6
Estacionar no ponto de embarque/desembarque de passageiros transporte coletivo	6
Parar sobre faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso	5
Estacionar ao lado de outro veículo em fila dupla	4
Estacionar nas esquinas e a menos de 5m do alinhamento da via transversal	4
Transitar pela contramão de direção em via c/ sinalização de regul sentido único	3
Avançar o sinal vermelho do semáforo	2
Estacionar na contramão de direção	2
Conduzir animais nas partes externas do veículo	1
Deixar de dar preferência a pedestre/veíc n mot qdo iniciada travessia s/sinaliz	1
Deixar de dar preferência a pedestre/veíc n motorizado na faixa a ele destinada	1
Deixar de dar preferência nas interseções com sinalização de dê a preferência	1
Desobedecer as ordens emanadas da autorid compet de trânsito ou de seus agentes	1
Dirigir veículo com CNH/PPD/ACC com suspensão do direito de dirigir	1
Estacionar nas ilhas ou refúgios	1
Parar sobre faixa destinada a pedestres	1
Transportar criança sem observância das normas de segurança estabelecidas p/ CTB	1
Total Geral	720

8 QUALIDADE DO AR

A poluição atmosférica possui dois tipos de fontes: fixas ou móveis. As fontes fixas são restritas a uma determinada área, tendo as indústrias como maiores potenciais poluidores, e as fontes fixas naturais, como maresia e vulcanismo, que também tem o potencial de influenciar a composição do ar. Já as fontes móveis, são fontes dispersas, como os veículos. Os veículos automotores, por existirem em uma quantidade muito maior que as indústrias e por liberarem seus poluentes no meio urbano, se destacam nas cidades como as principais fontes poluidoras (IAP, 2012).

Dito isso, entende-se a relevância de se analisar a qualidade do ar de Medianeira para o Plano de Mobilidade. Para tanto, será adotada a metodologia apresentada pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP) para monitoramento da qualidade do ar na região metropolitana de Curitiba, e o Programa "BReve.py" (CANCELLI; DIAS, 2014), utilizando dados sobre a frota de veículos do município disponibilizadas pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2021) a fim de determinar uma estimativa de emissões de gases poluentes veiculares em Medianeira. Os resultados serão detalhados e apresentados nos relatórios seguintes.

9 ALAGAMENTOS

Dependendo da frequência e quantidade, os alagamentos também influenciam na mobilidade local, principalmente por se apresentarem como um obstáculo a pessoas e a veículos.

O Plano Diretor vigente apresenta em um de seus Anexos (ANEXO V) as áreas sujeitas a alagamento no município. Em conjunto com os registros dos noticiários (TABELA 9.1, FIGURA 9.1 E FIGURA 9.2) sobre a problemática nos últimos anos e os estudos da atualização do Plano Diretor, foi elaborado o mapa da FIGURA 9.3. As regiões sujeitas a alagamento correspondem a determinados locais do Rio Alegria. Pode-se destacar o Jardim Irene e regiões próximas ao bairro Ipê, como os principais locais com mais suscetibilidade.

TABELA 9.1 – REGISTRO DE ALAGAMENTOS EM MEDIANEIRA

Data	Bairro	Descrição	Fonte	Link da notícia
18/10/2017	Ipê	Região próxima a Ponte da Rua Santa Catarina	Jornal O Presente	https://www.opresente.com.br/parana/familias-ficam-desabrigadas-devido-aos-alagamentos-em-medianeira/
11/01/2019	Centro	Rua Paraná, próximo ao bairro Ipê	Catve FM	https://www.catve.com/noticia/6/239333/rua-no-centro-de-medianeira-fica-alagada-durante-forte-chuva
18/09/2021	Jardim Irene	Loteamento Parma	Guia Medianeira	http://www.guiamedianeira.com.br/noticia/31519/Medianeira:+Moradores+relatam+alagamento+e+buscam+respostas+na+Prefeitura
28/01/2022	Jardim Irene	Loteamento Parma	Guia Medianeira	https://www.guiamedianeira.com.br/noticia/32463/Agua+volta+a+invadir+casas+no+Loteamento+Parma+e+moradores+pedem+ajuda

Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 9.1 – ALAGAMENTO NA RUA PARANÁ – 11 DE JANEIRO DE 2019



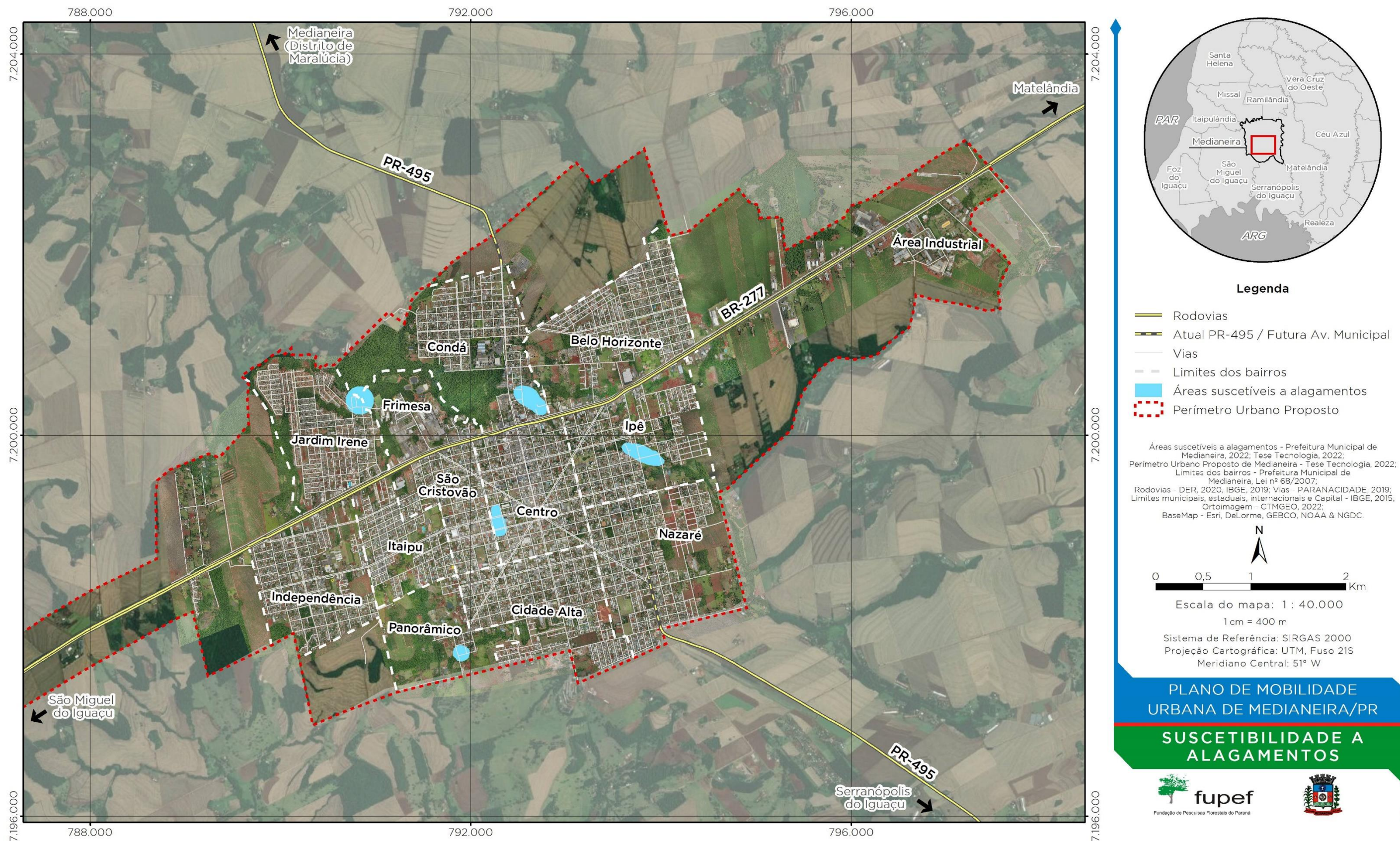
Fonte: Jornal O Presente (2019).

FIGURA 9.2 – ALAGAMENTO LOTEAMENTO PARMA – 28 DE JANEIRO DE 2022



Fonte: Guia Medianeira (2022).

FIGURA 9.3 – ÁREAS SUSCETÍVEIS A ALAGAMENTOS



Fonte: FUPEF (2022).

10 PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS PREVISTOS

A perspectiva de alterações na configuração da área de estudo, seja proveniente de implantação de planos como, por exemplo, atualização de plano diretor, que impacta no uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico, social, etc., ou perspectiva de implantação de projetos que alterem a configuração da mobilidade, precisam ser considerados dentro de estudos que tratam da promoção da mobilidade urbana sustentável.

É possível determinar parte das consequências das implantações, com base em avaliações técnicas, e considerá-las dentro do contexto do estudo, precavendo possíveis incoerência com a diretrizes seguidas pelo município. Entretanto, destaca-se que para cada novo projeto implantado, há necessidade de monitoramento e avaliação ao longo do tempo para identificar se os projetos estão efetivamente atuando como foi previsto, promovendo a mobilidade sustentável em suas três dimensões: ambiental, social e econômica. A comprovação de alguma incompatibilidade em algum aspecto implica na necessidade de intervenções pontuais, com finalidade corretiva.

Outra abordagem que se faz relevante é a consideração dos projetos previstos na consideração dos Polos Geradores de Viagens (PGVs). Nesse sentido, enquadram-se projetos que não dizem respeito à mobilidade urbana, mas que possuem o potencial atrativo de pessoas. Esses locais devem ser considerados, visando construir os cenários futuros do município.

A seguir, destacam-se os planos, programas e projetos a serem considerados no Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira.

10.1 PLANO DE GOVERNO 2021-2024

O Plano de Governo proposto pela atual gestão municipal visa promover infraestrutura e tecnologia para tornar o município de Medianeira um local seguro e estável para o desenvolvimento de atividades que gerem mais oportunidades e qualidade de vida. Para isso é necessário colocar em prática os instrumentos previstos no Plano Diretor vigente. No Plano de Governo são citadas algumas obras como:

- Adequar o trânsito e estacionamentos no centro da cidade, focando na rotatividade em detrimento da arrecadação;

- Incentivar os proprietários a adequar calçadas, arborizar a área urbana e melhorar a acessibilidade através de leis de incentivo fiscal;
- Melhorar e ampliar o transporte público nos bairros, elaborando e implantando o Plano de Mobilidade Urbana;
- Construir e pavimentar, com ciclofaixa, a Av. 24 de outubro, entre o acesso do bairro Belo Horizonte e a Área Industrial;
- Implementar um aplicativo de celular para o transporte público municipal;
- Viabilizar a construção de uma nova estação rodoviária;
- Realizar o projeto de implantação de pontos de ônibus com proteção adequada e disponibilizar gradativamente acesso à internet nestes locais;
- Pavimentar as vias utilizadas pelo transporte coletivo;
- Ampliar o programa de pavimentação de vias nos bairros;
- Manter ativo o sistema de municipalização do trânsito;
- Estabelecer um programa de manutenção de galerias pluviais, meio fios e bocas de lobo;
- Projetar a construção de uma nova UPA para atendimento da região norte da cidade;
- Manutenção e ampliação da rede de microdrenagem;
- Projetar e viabilizar financiamento para a construção de uma ciclovia sinalizada e segura ligando a área urbana ao Morro da Salete.

10.2 PROJETOS MUNICIPAIS

O projeto aqui descrito não foi contemplado no Plano de Governo, porém foi apresentado pela governança municipal como um projeto idealizado para o município. Dos projetos municipais previstos que tangem à mobilidade urbana, destaca-se a retomada da construção do CEEP - Centro Estadual de Educação Profissional de Medianeira, que foi paralisada em 2016, no parque Independência.

10.3 PROJETOS REGIONAIS

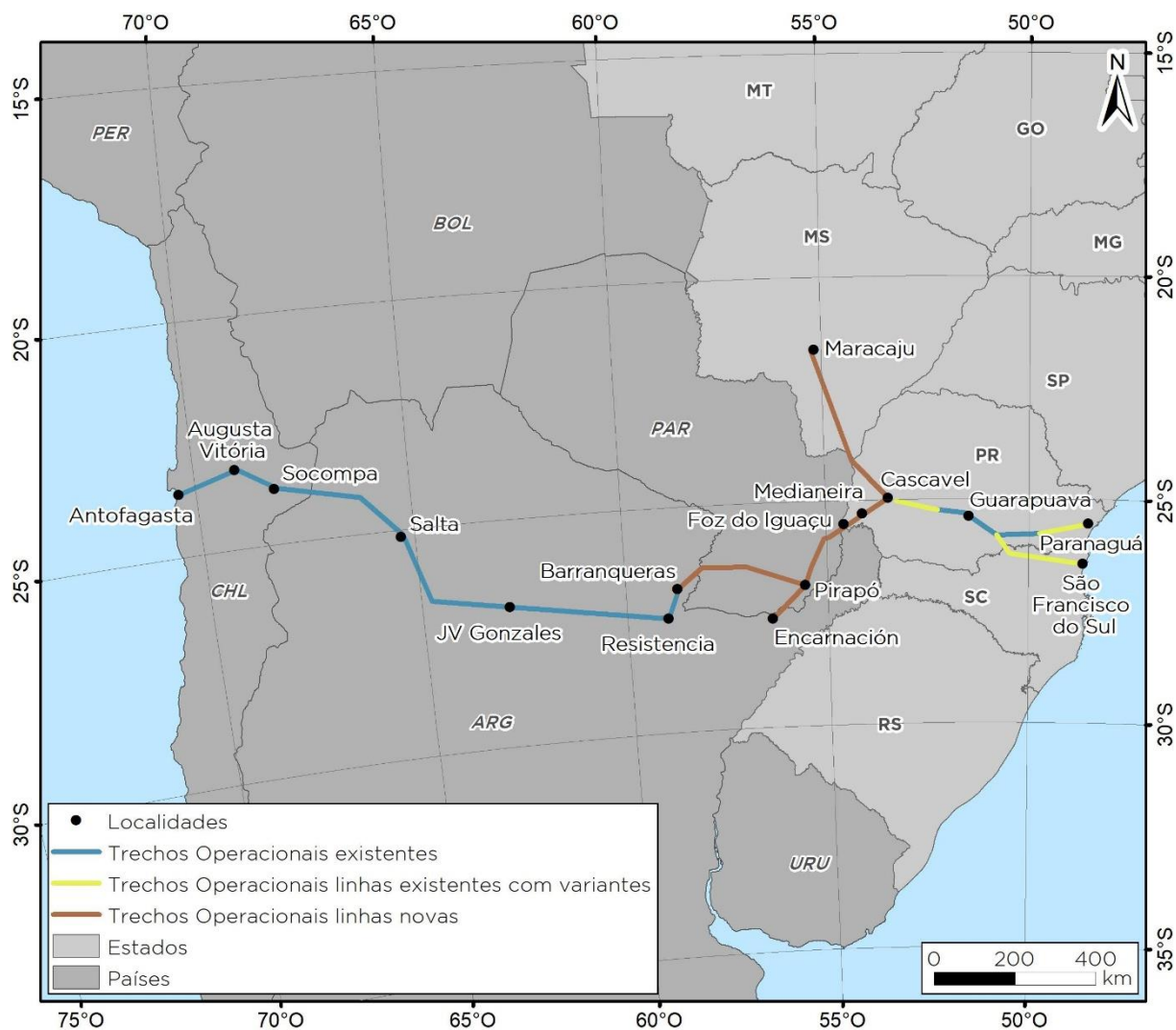
Os projetos de escala regional são aqueles que, por consequência da abrangência territorial ou abrangência dos seus efeitos, excedem ao que tange à mobilidade local.

Portanto, demandam muitas vezes esforços integrados entre as governanças: estadual, municipal e União. O Projeto Regional que merece destaque no Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira é a Nova Ferroeste.

10.3.1 Corredor Bioceânico – Eixo de Capricórnio

O Projeto do Corredor Bioceânico Multimodal de Capricórnio pretende conectar o Porto de Paranaguá, no Paraná, até Antofagasta, no litoral chileno. O traçado permitirá a ligação ferroviária entre os Oceanos Pacífico e Atlântico, passando por Chile, Argentina, Paraguai e Brasil. O Projeto do Corredor Bioceânico Multimodal de Capricórnio foi encomendado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e contemplou a análise de diversos eixos bioceânicos em diferentes latitudes, sendo definida como melhor opção a do Eixo de Capricórnio (ENEFER CONSULTORIA, 2011), devido aos melhores resultados em relação à necessidade de construção de novos trechos, melhorias em trechos existentes, distribuição de custos, benefícios e investimentos. O Eixo de Capricórnio pode ser visualizado na FIGURA 10.1.

FIGURA 10.1 – TRAÇADO DO CORREDOR OCEÂNICO – EIXO DE CAPRICÓRNIO



Fonte: FUFEP (2022).

O Eixo possui uma extensão total de 3.580,95 km e engloba 14 trechos de ferrovia, sendo nove existentes e cinco a serem implementados. O objetivo do Projeto é permitir o escoamento de cargas agrícolas e industriais do interior sul-americano pelo Oceano Atlântico e/ou pelo Pacífico. Além disso, conectará também o transporte ferroviário ao rodoviário, aquaviário e aéreo.

O traçado da nova Ferroeste possui trechos compatíveis com parte do Eixo de Capricórnio, assim, facilitará, num futuro, a implantação do Eixo por completo. Cabe ressaltar que a nova Ferroeste é parte indispensável para a entrada e saída de produtos no sul do continente e para a ligação entre os dois oceanos, Atlântico e Pacífico.

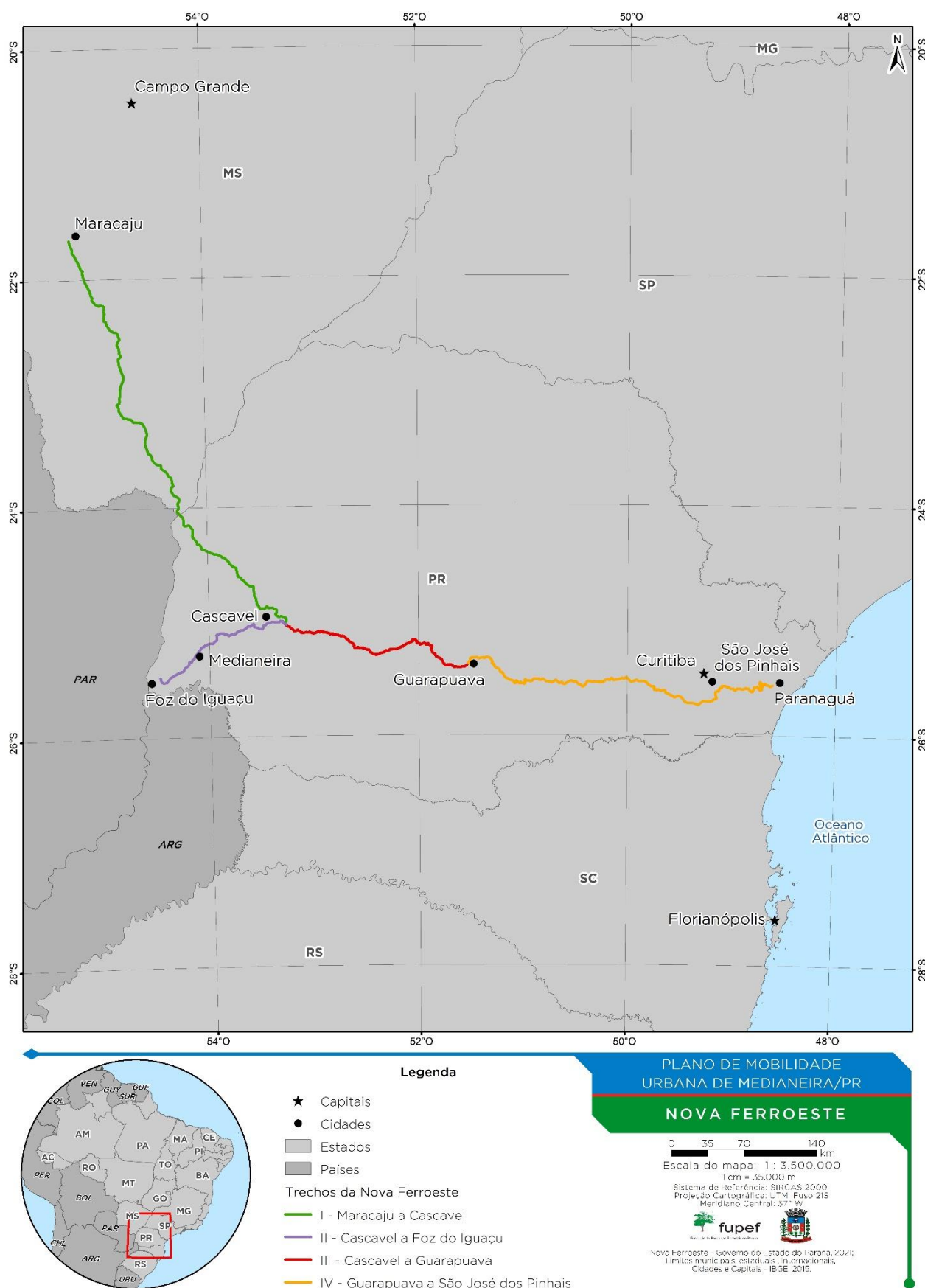
10.3.2 Nova Ferroeste

A nova Ferroeste tem o objetivo de fornecer uma nova infraestrutura ferroviária para as regiões produtoras do Paraná e Mato Grosso do Sul, ligando-as ao porto de Paranaguá. Ela atravessará 49 municípios ao longo dos seus 1.291,06 km e com isso, o empreendimento irá criar um corredor de exportação-importação que irá diminuir o tráfego de veículos pesados na BR-277 e BR-163, reduzir custos e perdas no transporte de cargas e contribuir para a competitividade das estruturas portuárias de Paranaguá (PARANÁ, 2021).

A nova ferrovia é dividida em cinco trechos, o trecho I que liga Maracaju (MS) a Cascavel, trecho II que liga Cascavel a Foz do Iguaçu, trecho III que liga Cascavel a Guarapuava, trecho IV que liga Guarapuava a São José dos Pinhais e o trecho V que liga São José dos Pinhais a Paranaguá (FIGURA 10.2). O segmento que liga Maracaju a Paranaguá (trechos I, III, IV e V) é tratado como segmento principal, já o trecho II é tido como um ramal em separado. Esse ramal é o de maior interesse para Medianeira, visto que ele atravessará o município e possibilitará a implantação de um terminal ferroviário na cidade, aumentando a sua importância regional.

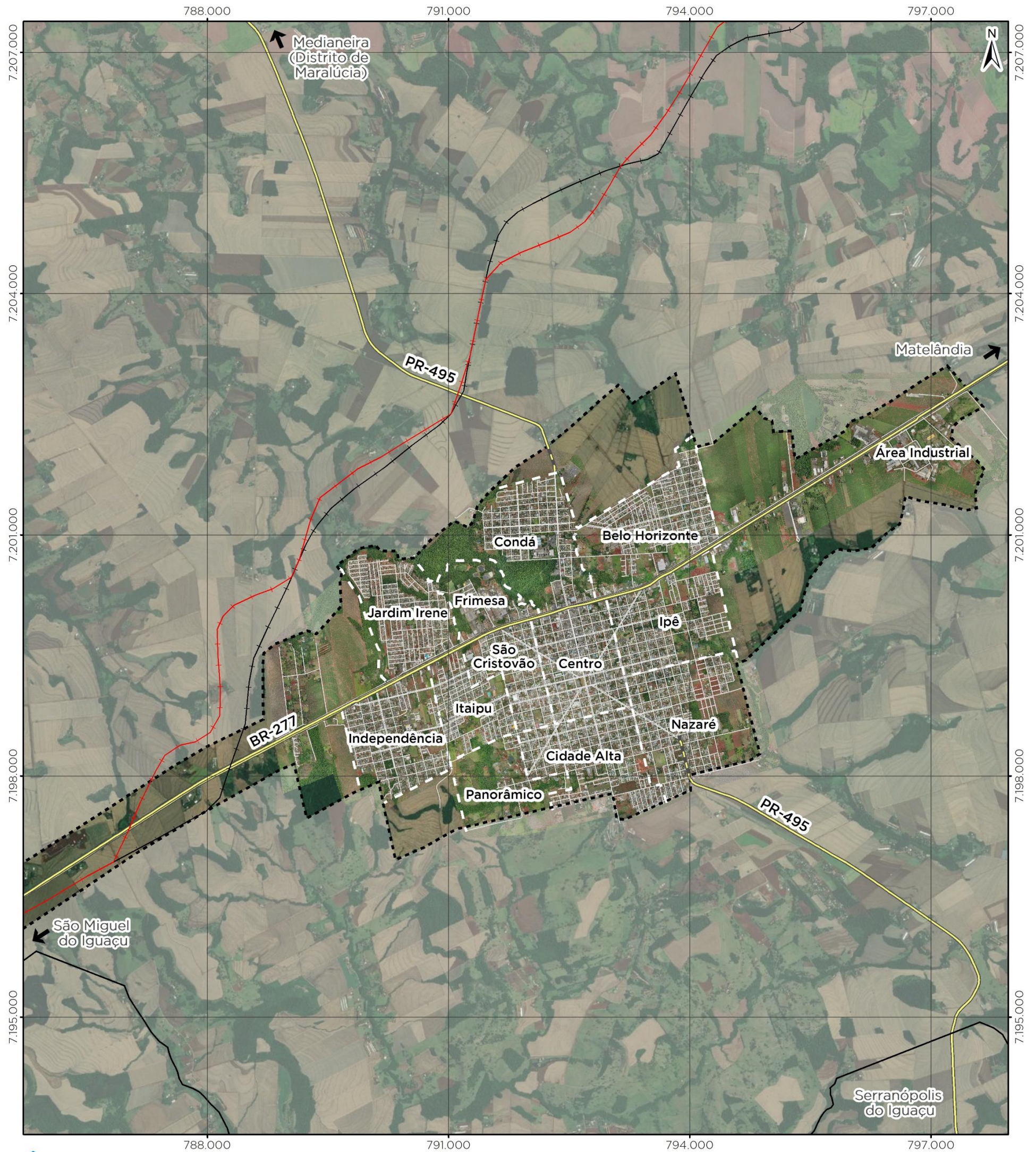
A prefeitura de Medianeira enviou uma sugestão de traçado ao governo estadual para toda a extensão que corta o município. Nessa, foram consideradas as localizações de granjas, produtores de suínos e pequenas propriedades produtivas da região, assim como a redução de curvas, conforme se observa na FIGURA 10.3.

FIGURA 10.2 – TRECHOS NO NOVO TRAÇADO DA FERROESTE



Fonte: Adaptado de FIPE (2021).

FIGURA 10.3 – SUGESTÕES DE TRAÇADO PARA NOVA FERROESTE



Legenda

- Rodovias
- Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
- Vias
- Limite municipal de Medianeira
- Nova Ferroeste**
- Sugestão Prefeitura
- Sugestão GOV

PLANO DE MOBILIDADE
URBANA DE MEDIANEIRA/PR

NOVA FERROESTE

0 500 1.000 2.000
m
Escala do mapa: 1 : 50.000
1 cm = 500 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
Meridiano Central: 57° W



Traçados propostos para a Nova Ferroeste - Tese Tecnologia, 2022;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Ortoimagem - CTMGEQ, 2022;
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

Fonte: FUPEF (2022) adaptado de FIPE (2021).

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

Medianeira está inserida na Área Diretamente Afetada (AD) do meio socioeconômico do empreendimento, conforme os dados apresentados no Estudo de Impacto Ambiental (FIEP, 2021). Dentre os impactos mencionados no Estudo, os que possuem maior influência no município são: Impacto sobre a Pecuária de Frangos, Restrições à Expansão Urbana, Redução das Demandas por Transporte Rodoviário de Carga em Longa Distância e Impacto sobre as Atividades Agrícolas.

10.4 PROJETOS PLANO DIRETOR (2021)

Ressalta-se que o Plano Diretor Municipal elaborado em 1992 se encontra, atualmente, em seu segundo processo de revisão. O Plano de Mobilidade Urbana, visando trabalhar de forma sinérgica a atualização do Plano Diretor, incorporará as suas diretrizes, metas e ações, quando pertinentes à temática mobilidade urbana sustentável.

10.4.1 Expansão do perímetro urbano Sede

O Traçado original do perímetro urbano da Sede municipal foi estabelecido há 30 anos e sofreu poucas alterações desde então. Sabendo da tendência do crescimento do número de habitantes nos próximos 10 anos, a revisão do Plano Diretor de Medianeira propõe uma alteração e ampliação no perímetro estabelecido pela Lei Municipal nº 068/2007 (MEDIANEIRA, 2007) que, atualmente, possui uma área de 16,88 km².

A proposta leva em conta as restrições físico-ambientais e socioespaciais e propõe a incorporação de novas áreas a nordeste, oeste e leste chegando até a área industrial, incluindo-a em um único perímetro urbano da Sede. Assim, com a ampliação, o novo perímetro urbano da Sede Municipal seria de 30,23 km² (FIGURA 10.4).

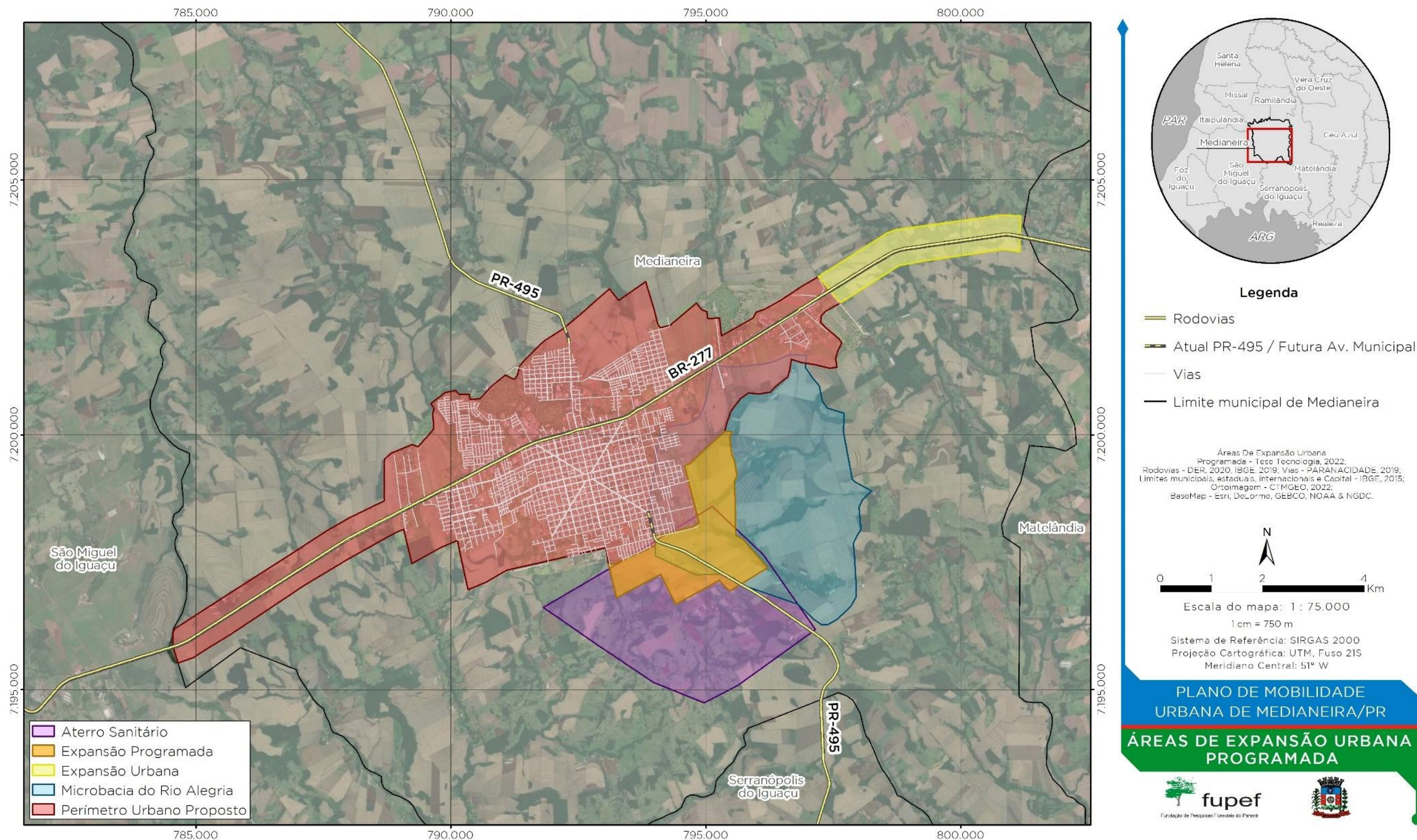
Além disso, estão programadas três áreas de expansão urbana. A primeira no sentido leste até a divisa com o município de Matelândia, ao longo do eixo rodoviário da BR-277. As outras duas são no sentido sudesteste, em direção a Serranópolis, sendo uma delas sobre parte do manancial de captação do rio Alegria e outra sobre parte da área de influência do aterro sanitário (FIGURA 10.5).

FIGURA 10.4 – PROPOSTA DE EXPANSÃO DO PERÍMETRO URBANO SEDE



Fonte: FUPEF (2022)

FIGURA 10.5 – ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA PROGRAMADA

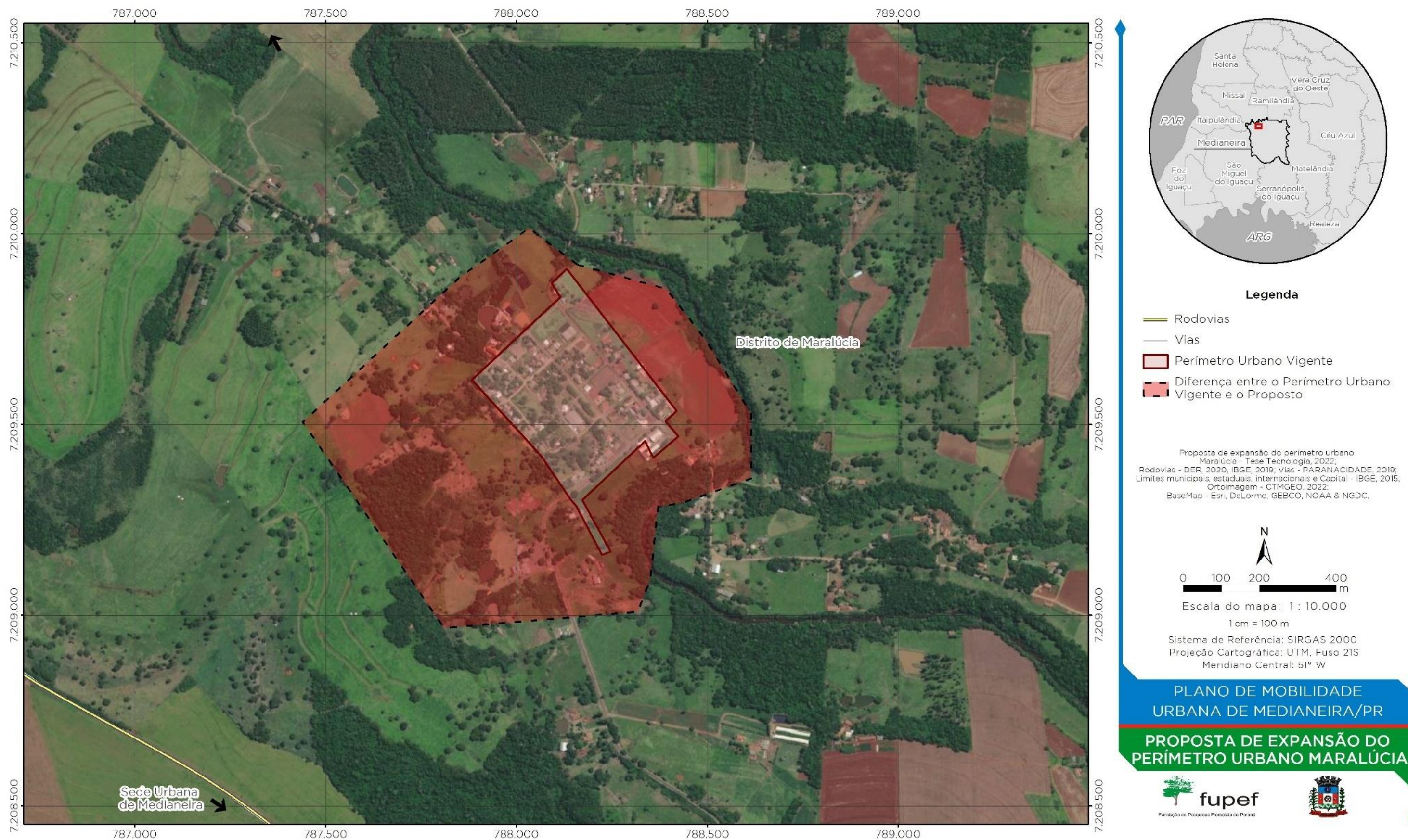


Fonte: FUPEF (2022)

10.4.2 Expansão do perímetro Urbano Distrito de Maralúcia

O perímetro urbano de Maralúcia foi estabelecido pela Lei Municipal nº 068/2007 (MEDIANEIRA, 2007). O distrito fica localizado na região noroeste do município e possui uma área de 0,16 km². Visando aumentar a atração de empreendimentos turísticos na região, a revisão do Plano Diretor sugere uma expansão da área, conforme observa-se na FIGURA 10.6.

FIGURA 10.6 – PROPOSTA DE EXPANSÃO DO PERÍMETRO URBANO MARALÚCIA



10.4.3 Perímetros das Urbanizações Específicas de Interesse Turístico

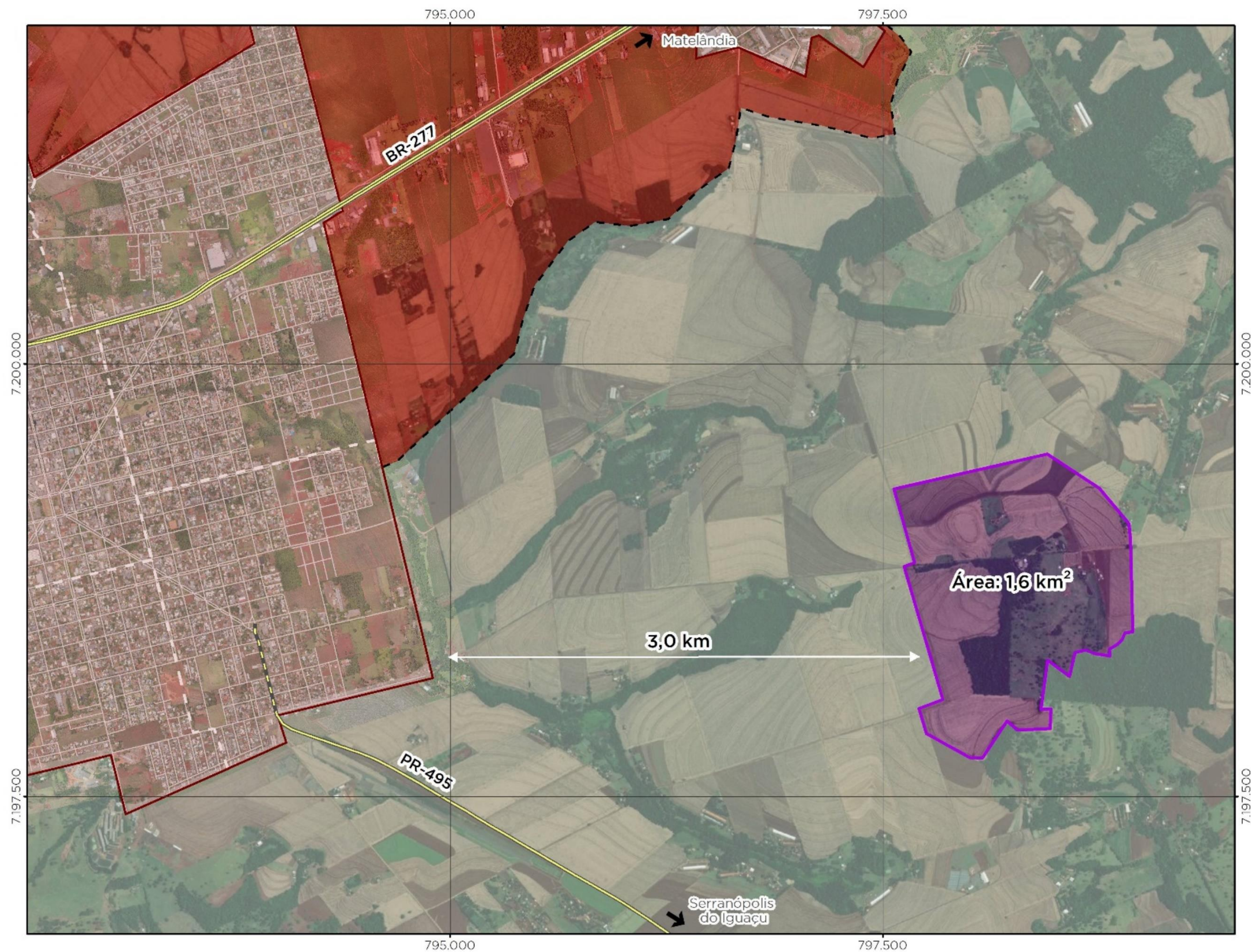
Com o objetivo de estimular o turismo local e atrair a implantação de novos empreendimentos turísticos a revisão do Plano Diretor de Medianeira sugere a criação de duas áreas de urbanização específica. A primeira é o Núcleo de Urbanização Específica Espigão (FIGURA 10.7) e o segundo o Núcleo de Urbanização Específica Morro da Salete (FIGURA 10.8). Com isso, as áreas que antes eram rurais passaram a ser urbanas, gradativamente.

FIGURA 10.7 – PROPOSTA DO NÚCLEO DE URBANIZAÇÃO ESPECÍFICA ESPIGÃO



Fonte: FUPEF (2022)

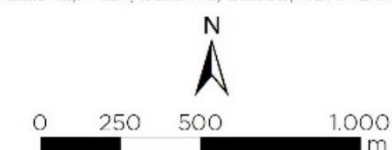
FIGURA 10.8 – PROPOSTA DO NÚCLEO DE URBANIZAÇÃO ESPECÍFICA MORRO DA SALETE



Legenda

- Rodovias
- Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
- Limite municipal de Medianeira
- Proposta de núcleo de urbanização específica - Morro da Sallette
- Perímetro Urbano Vigente
- Diferença entre o Perímetro Urbano Vigente e o Proposto

Proposta de núcleo de urbanização específica e Proposta de expansão do perímetro urbano - Tese Tecnologia, 2022;
 Limites dos bairros - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 65/2007;
 Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019; Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais, estaduais, internacionais e Capital - IBGE, 2019;
 Ortoimagem - CTMGEO, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Escala do mapa: 1 : 25.000
 1 cm = 250 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR

PROPOSTA DE NÚCLEO DE URBANIZAÇÃO ESPECÍFICA - MORRO DA SALETE

10.4.4 Anel Rodoviário

Visando desviar o fluxo rodoviário da BR-277 e da PR-495, a revisão do Plano Diretor sugere a criação de um contorno/Anel Rodoviário em torno da sede urbana, fazendo assim com que os veículos trafeguem ao redor do perímetro urbano, sem a necessidade de entrar no município. O traçado do anel rodoviário proposto na revisão do Plano Diretor pode ser observado no mapa do sistema viário proposto, na FIGURA 6.8.

11 POLOS GERADORES DE VIAGENS

Os Polos Geradores de Viagens (PGVs) são lugares que produzem uma quantidade significativa de viagens devido à atratividade que possuem, a partir de suas particularidades e das atividades desenvolvidas. Visto que o trânsito é um fenômeno que se origina a partir das necessidades de deslocamento da população, sendo essas por finalidades de trabalho, educação, lazer, saúde, compras, entre outros, a análise sobre os PGVs é de grande relevância para a mobilidade urbana de um município (BRASIL, 2015).

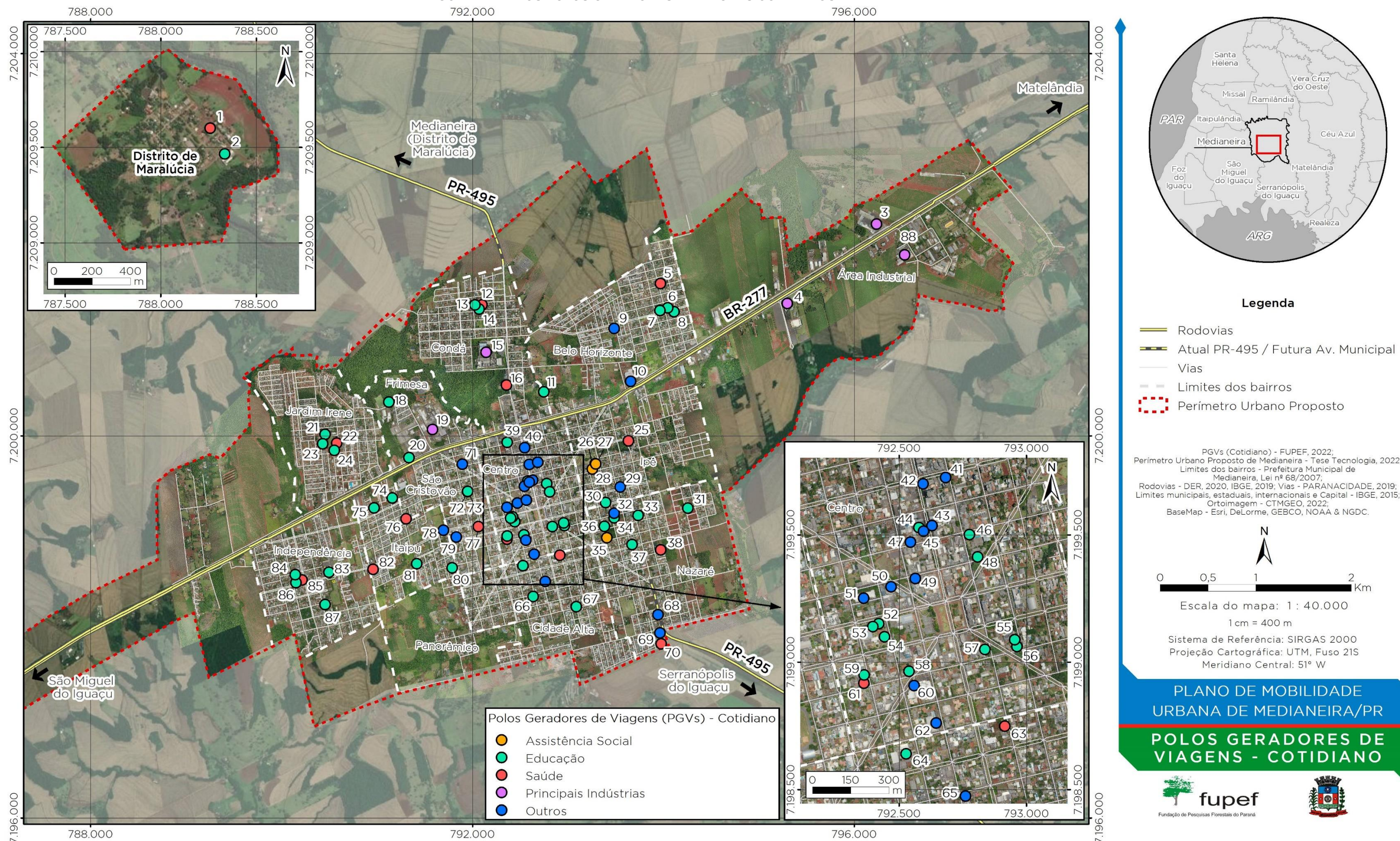
Cabe ressaltar que os PGVs são locais de diferentes naturezas, mas que podem ser agrupados por tipologia de acordo com a característica da atratividade em comum.

No caso de Medianeira, os PGVs foram subdivididos em:

- Cotidianos: locais de uso cotidiano da população do município, como, por exemplo: supermercados, indústrias, pronto atendimentos 24h, unidades básicas de saúde, hospitais, escolas públicas e particulares, bancos, prefeitura, comércios, serviços de assistência social, rodoviária e indústrias;
- Turísticos: locais de atratividade turística no município, como clubes, praças, parques, centro de cultura e morros;
- Futuros: selecionados de acordo com os projetos previstos para o município de acordo com o plano de governo atual e que se caracterizam pela atratividade de pessoas e veículos.

Os PGVs de Medianeira serão um dos critérios a serem utilizados nas ações e propostas para adequação dos sistemas de transportes locais. Assim, nessa etapa do PMU, apresenta-se os PGVs de forma preliminar nos mapas da FIGURA 11.1 e TABELA 11.1, na FIGURA 11.2 e TABELA 11.2 e na FIGURA 11.3 e TABELA 11.3. Ressalta-se que os PGVs futuros foram definidos com base no levantamento dos planos, programas e projetos previstos. Cabe destacar também tanto os Polos cotidianos, turísticos e até os Polos futuros podem ser considerados e desconsiderados em etapas posteriores até se obter a definição definitiva.

FIGURA 11.1 – DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS COTIDIANOS DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

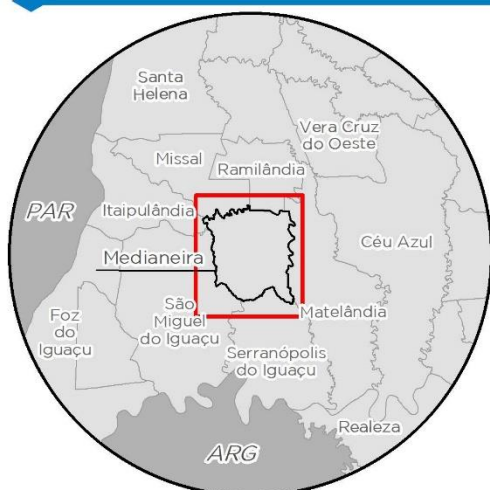
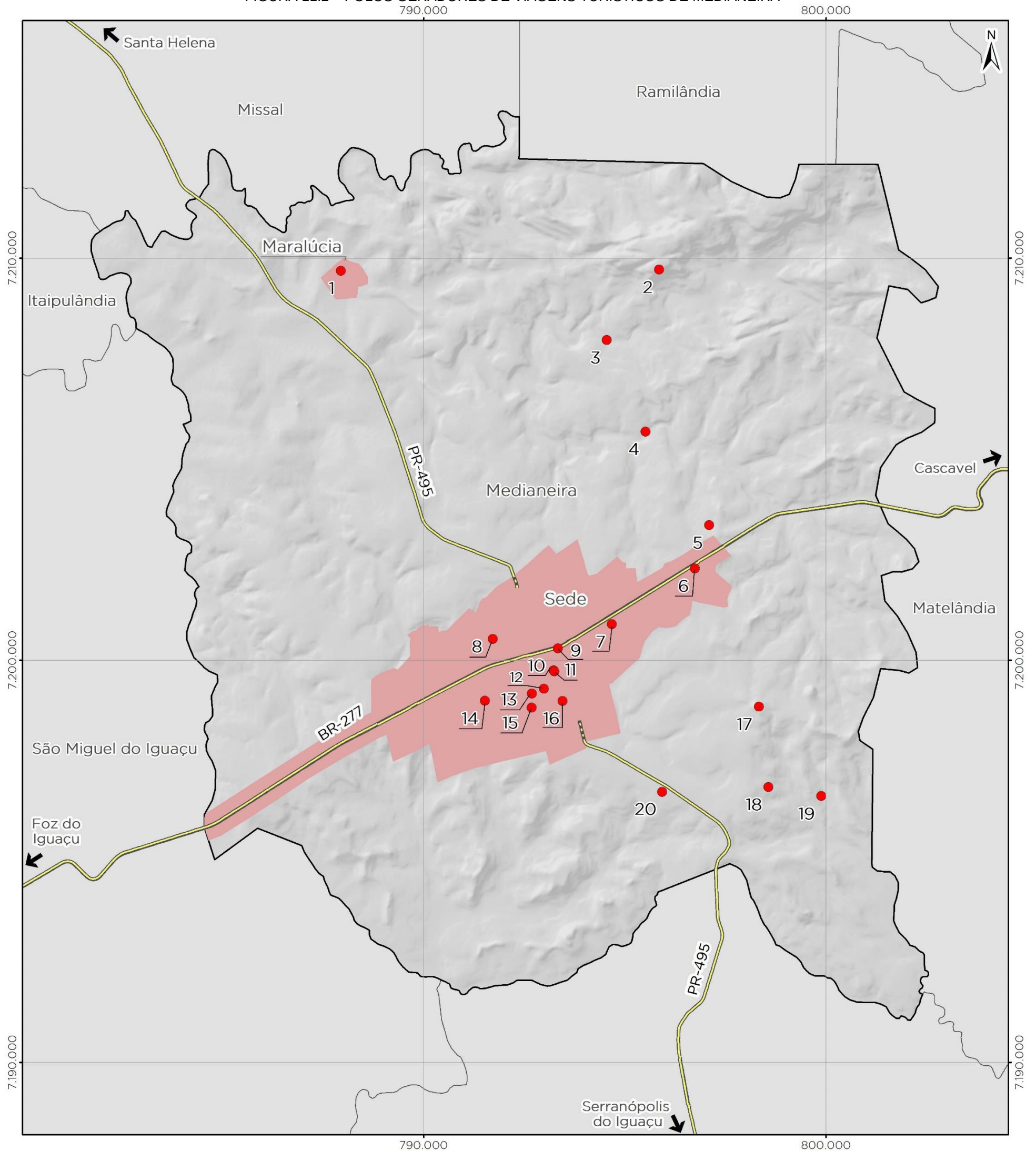
TABELA 11.1 – LEGENDA DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS COTIDIANOS DE MEDIANEIRA

ID	Nome
1	UBS Maralúcia
2	Escola Municipal do Campo São Luiz
3	Ninfa - Indústria de Alimentos
4	LAR - Centro Administrativo
5	UBS Belo Horizonte
6	Escola Municipal Grizelde Romig Fischborn
7	CMEI Professora Sílvia Pereira Donel
8	Escola Estadual Belo Horizonte
9	Supermercado São Jorge
10	Max Atacadista
11	Escola Municipal Ângelo Darolt
12	UBS Condá
13	CMEI Sonho de Criança
14	Escola Municipal Idalina Pasquoto Bonatto
15	LAR - Unidade Industrial de Rações
16	Hospital São Carlos
17	Escola Municipal João Guimarães Rosa
18	CMEI Pequeno Polegar
19	Frimesa
20	UniCesumar
21	Colégio Estadual Naira Fellini
22	UBS Jardim Irene
23	Escola Municipal João Paulo II
24	CMEI Pequeno Príncipe
25	UBS Ipê
26	Prefeitura de Medianeira
27	Secretaria Municipal de Assistência Social
28	CRAS
29	Supermercado Marcão
30	Creche privada Espaço Amigo
31	Escola Municipal Fernando Pessoa
32	Centro de Convivência da Melhor Idade
33	Creche Particular Jardim Encantado
34	CMEI Moacir Micheletto
35	Escola Municipal Semíramis de Barros Braga
36	CREAS
37	Creche Particular Pedacinho de vida
38	UBS Nazaré
39	UNINTER
40	Santander
41	Sicoob
42	Banco do Brasil
43	Bradesco
44	Unipar
45	CAIXA
46	Colégio Estadual Marechal Arthur da Costa e Silva

ID	Nome
47	Itaú
48	Escola municipal Ulysses Guimarães
49	Supermercado Nespolo
50	Supermercado Rak
51	Rodoviária
52	Colégio Particular CAESP
53	Posialfa
54	UDC
55	FAEL
56	Cruzeiro do Sul
57	Colégio Particular Bertoni
58	UNIP
59	CMEI Bebê Feliz
60	Supermercado LAR
61	UBS Centro
62	Supermercado Itaipu
63	CEO
64	Colégio Estadual Joao M Mondrone
65	Supermercado Medianeira
66	Creche Particular Carrossel
67	Escola Municipal Plinio Tourinho
68	Supermercado Graxa
69	DETRAN
70	CISI
71	Cine Sul Cinema
72	CEEBJA Medianeira
73	Escola Estadual Olavo Bilac
74	CMEI Rose Mary Pelissari
75	Escola Municipal José Lorenzoni
76	UBS Itaipú
77	Hospital e Maternidade Nossa Senhora da Luz
78	Conselho tutelar
79	Supermercado LAR
80	Escola Municipal Jayme Canet
81	Escola Especial Jose Anisio Grassi
82	UPA 24 Horas
83	UTFPR
84	Colégio Estadual Tancredo Neves
85	UBS Independência
86	CMEI Mundo Mágico
87	Escola Municipal Carlos Lacerda
88	Área Industrial

Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 11.2 – POLOS GERADORES DE VIAGENS TURÍSTICAS DE MEDIANEIRA



Legenda

- Pontos Geradores de Viagens (PGVs) - Turísticos
- Rodovias
- Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
- Limite municipal de Medianeira
- Perímetros Urbanos
- Municípios do Paraná

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR
POLOS GERADORES DE VIAGENS - TURÍSTICOS

0 1 2 4 km

Escala do mapa: 1 : 100.000

1 cm = 1.000 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
Meridiano Central: 57° W



PGVs (Turísticos) - FUPEF, 2022;
Perímetros Urbanos Propostos de Medianeira - Tese Tecnologia, 2022;
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Relevo sombreado - Adaptado de BDGE, 2016.

Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 11.2 – LEGENDA DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS TURÍSTICAS DE MEDIANEIRA

ID	Nome
1	Área de Lazer Paraíso das Orquídeas
2	Morro Espigão do Norte
3	Recanto Ilha do Sol
4	Recanto Olivo
5	Cabanha Rosso
6	CTG
7	Medianiera Country Club
8	Parque Ambiental Frimesa
9	Praça Família Sete
10	Parque 25 de Julho
11	Monumento Pioneiros e Cooperativismo
12	Centro Popular de Cultura Arandurá
13	Praça Ângelo Darolt
14	Clube União
15	Clube Esportivo e Social União Medianeirense
16	Bosque Sepé-Tiaraju
17	Morro da Salete
18	Área de Lazer Sítio do Beto
19	Sítio da Marlene
20	Aruba Café

Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 11.3 – POLOS GERADORES DE VIAGEM FUTUROS DE MEDIANEIRA



Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 11.3 – LEGENDA DOS POLOS GERADORES DE VIAGEM FUTUROS DE MEDIANEIRA

ID	Tipo	Nome	Bairros
1	Possível	Rodoviária - direito a preempção	
2	Possível	Rodoviária - direito a preempção	
3	Futuros	UBS Belo Horizonte	Belo Horizonte
4	Possível	Rodoviária - direito de preempção	Belo Horizonte
5	Futuros	SICREDI	Ipê
6	Futuros	Central de Abastecimento Farmaceutico (CAF)	Ipê
7	Futuros	CRAS Jardim Irene	Jardim Irene
8	Futuros	Escola	Jardim Irene
9	Futuros	Conselho Tutelar	Nazaré
10	Futuros	Escola Técnica Estadual	Independência

Fonte: FUPEF (2022).

12 LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES DO SETOR DE TRANSPORTES

O levantamento do setor de transportes envolve a disposição de dados sobre as várias modalidades de transporte existentes em Medianeira. Não só o transporte público e a infraestrutura ciclovária são importantes componentes do diagnóstico da mobilidade urbana, mas também cumprem esse requisito o transporte por táxi, o transporte escolar, os transportes de carga e o transporte ferroviário. Enfim, é uma gama de informações que ajudam a construir a situação dos transportes no município (WRI BRASIL, 2017; BRASIL, 2015).

12.1 TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

O transporte público urbano de Medianeira é realizado em concessão com a empresa Transportes Paloma Ltda, que opera no município desde 1974 (CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, 2019). O mais recente contrato de concessão celebrado entre o município e a empresa data de dezembro de 1988, sendo apresentado em suas duas páginas na FIGURA 12.1 e na FIGURA 12.2. Observa-se que esse contrato se refere a três linhas que divergem dos itinerários oficializados atualmente nos trajetos em operação.

FIGURA 12.1 – DECRETO DE PERMISSÃO PARA OPERAÇÃO DA PALOMA TRANSPORTES – PÁGINA 1



PREFEITURA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA
ESTADO DO PARANÁ

DECRETO N. 117/88
DATA: 14-12-88

**Dispõe sobre Permissão para Exploração do
Serviço de Transporte Coletivo nas Linhas
que especifica.**

O PREFEITO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, ESTADO DO PARANÁ, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS, DE ACORDO COM O DISPOSTO NA LEI ORGÂNICA DOS MUNICÍPIOS E DE MAIS LEGISLAÇÃO QUE REGE O ASSUNTO, E ATENDENDO SOLICITAÇÃO CONSTANTE DO REQUERIMENTO PROTOCOLADO SOB N. 2944/88,

R E S O L V E :

Art. 1º – Dar em permissão remunerada, a "Título Precário", a exploração do serviço de Transporte Coletivo das Linhas que abaixo especifica, à Empresa TRANSPORTES COLETIVOS PALOMA LTDA, com sede à Rua Iguaçu, s/nº, nesta Cidade e Comarca de Medianeira-PR, podendo esta por sua conta e risco, desenvolver as atividades inerentes à presente permissão, obedecendo os horários abaixo discriminados, respeitadas as demais exigências legais vigentes.

a) Linha Praça – Parque Independência – Área Industrial

Horário: Saída da Praça Angelo Darolt: 06:30 hs.
Saída da Área Industrial: 12:00 e 18:00 hs.
Saída do Parque Independência: 13:00 hs.

Roteiro: Saindo da Praça Angelo Darolt, passando pelos locais que especifica e vice-versa, a saber:

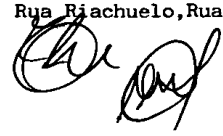
Saída da Praça Angelo Darolt, passando pela Av. Brasília, Rua Santa Catarina, Rua Bahia, Bairro Itaipu, Rua Barbosa, Av. Brasil, Rua Londrina, seguindo Rua Curitiba, Mato Grosso, Rua Belém, Rua Amazonas, Rua Florianópolis, Av. Brasil, Rua Porto Alegre, Rua Paraná, Rua Belo Horizonte, BR 277, Berneck, Bairro BNH, Jardim das Laranjeiras, BR 277, Av. 24 de Outubro, Av. Brasília, Av. José Calegari, Posto Ipê, BR 277, Bertuzzi, Área Industrial.

b) Linha Bairro Nazaré – Parque Alvorada – Sudcoop

Horário: Saída do Bairro Nazaré: 07:10, 12:50 e 17:30 hs.
Saída da Sudcoop: 08:00, 12:00 e 18:00 hs.

Roteiro: Saindo do Bairro Nazaré, passando pelos locais que especifica e vice-versa, a saber:

Saída do Bairro Nazaré, passando pela Rua Iguaçu, Av. Lagoa Vermelha, Parque Alvorada, Av. Rio Grande do Sul, Rua Iguaçu, Bairro Ipê, Av. José Calegari, Rua Sergipe, Rua Riachuelo, Rua Pará, Rua Argentina, BR 277, Sudcoop.



Fonte: MEDIANEIRA (1988).

FIGURA 12.2 – DECRETO DE PERMISSÃO PARA OPERAÇÃO DA PALOMA TRANSPORTES – PÁGINA 2



PREFEITURA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA
ESTADO DO PARANÁ

Fl. 02

c) Linha São Bernardo - Rodoviária Municipal

Horário: Saída da Rodoviária Municipal: 12:00 e 18:00 hs.
Saída de São Bernardo: 07:00 e 13:00 hs.

Roteiro: Saindo da Rodoviária Municipal, passa pelo Centro da Cidade de Medianeira, passando pela Av. Brasília, Av. 24 de Outubro, seguindo pela BR 277, até a Rua Bahia, passa pelo Parque Independência, Berneck, Cruzeirinho, Linha Alegria e São Bernardo, e vice-versa.

Art. 2º - A remuneração anual desta permissão, será a mesma prevista no Código Tributário Municipal, para cobrança da Taxa de Alvará de Licença para Localização e Funcionamento de Linhas de Transporte Coletivo Municipal.

Art. 3º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revoga as disposições em contrário.

Paço Municipal 25 de Julho, Medianeira, 14 de dezembro de 1988.

ADOLPHO MARIANO DA COSTA
Prefeito Municipal

Publicado e registrado nesta Secretaria.


EZEQUIEL DE LIMA

Secretário Municipal da Administração



Fonte: MEDIANEIRA (1988).

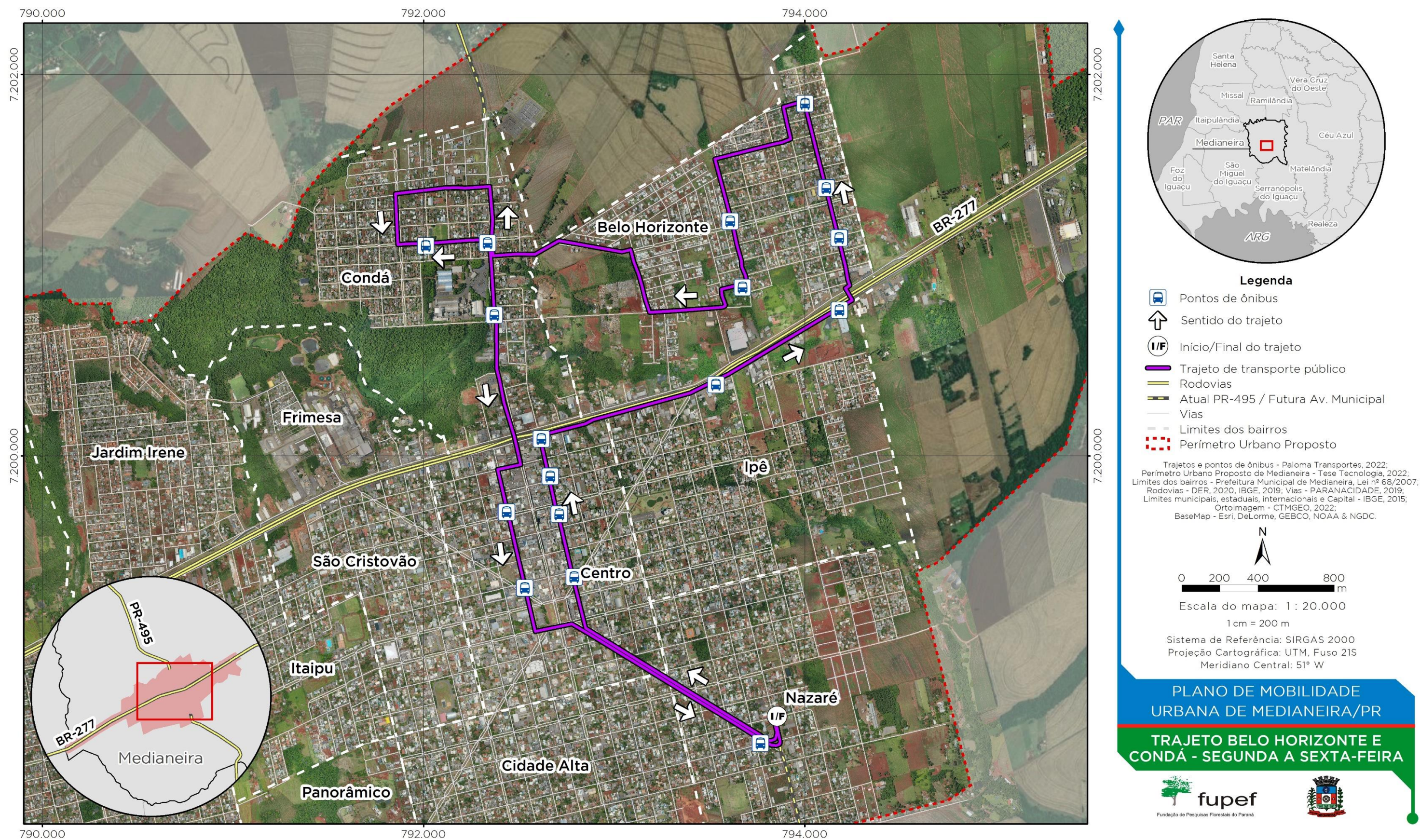
A empresa conta com atualmente 7 (sete) linhas que operam regularmente transportando os usuários dos bairros para os dois principais polos de destino: o Centro e a Área Industrial. Os itinerários realizados pelas linhas não são exclusivos, isto é, há

trajetos de uma linha válidos para outra(s) linha(s). Dessa maneira, foram contabilizados, a partir dos dados disponibilizados no site da Transportes Paloma, 21 (vinte e um) trajetos diferentes, sendo eles:

- Doze trajetos operados apenas de segunda a sexta;
- Sete trajetos operados de segunda a sexta e em alguns horários aos sábados;
- Um trajeto operado apenas aos sábados;
- Um trajeto operado aos sábados e em alguns horários aos domingos e feriados.

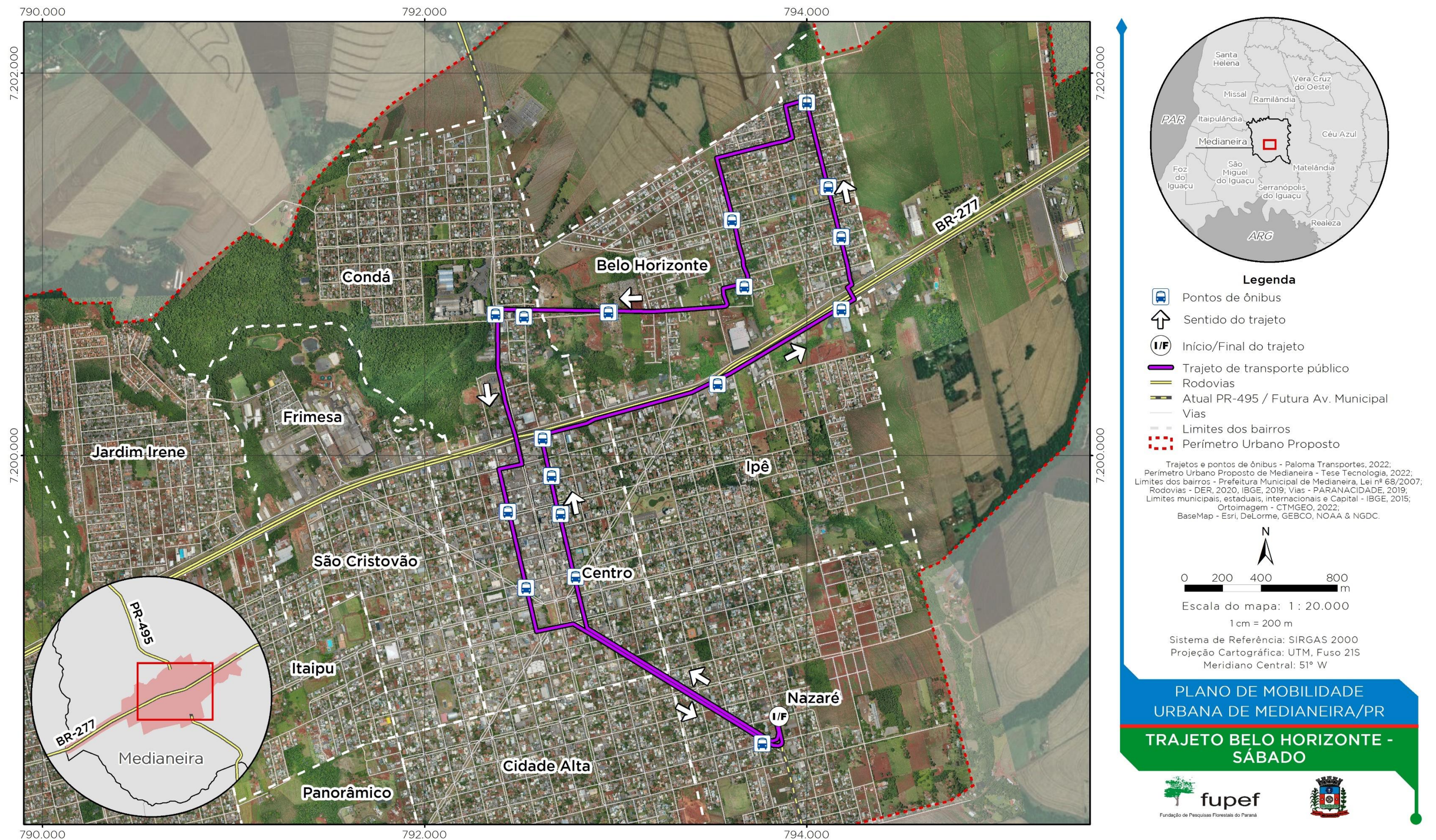
Os trajetos foram geoprocessados, conforme a linha principal à qual pertencem, e colocados junto à localização encontrada dos pontos de ônibus identificados. A série de mapas a seguir traz esses mapas: FIGURA 12.3, FIGURA 12.4, FIGURA 12.5, FIGURA 12.6, FIGURA 12.7, FIGURA 12.8, FIGURA 12.9, FIGURA 12.10, FIGURA 12.11, FIGURA 12.12, FIGURA 12.13, FIGURA 12.14, FIGURA 12.15, FIGURA 12.16, FIGURA 12.17, FIGURA 12.18, FIGURA 12.19, FIGURA 12.20, FIGURA 12.21, FIGURA 12.22, FIGURA 12.23 e FIGURA 12.24.

FIGURA 12.3 – BELO HORIZONTE E CONDA – SEGUNDA A SEXTA



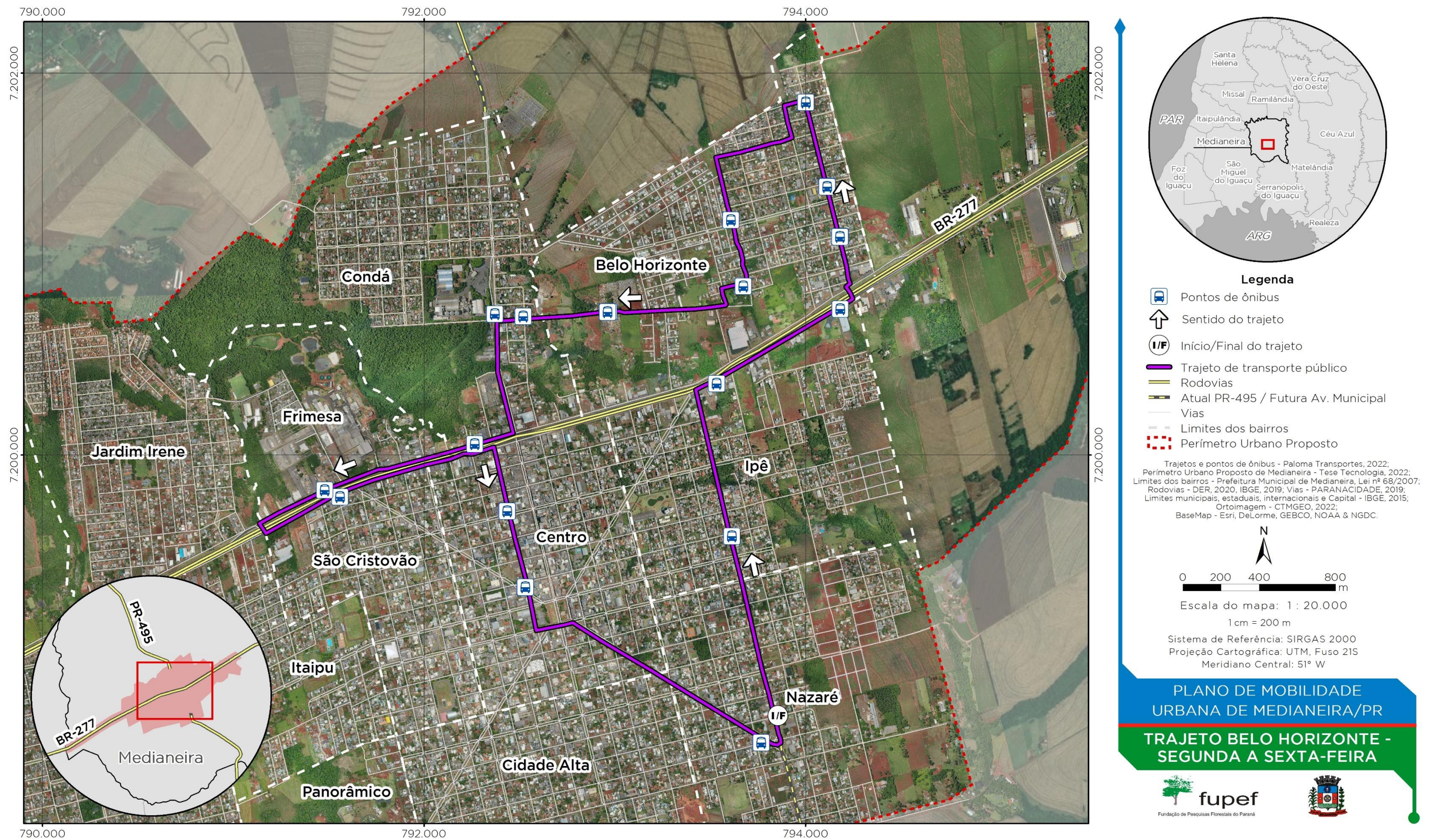
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.4 – BELO HORIZONTE E CONDA – SÁBADO



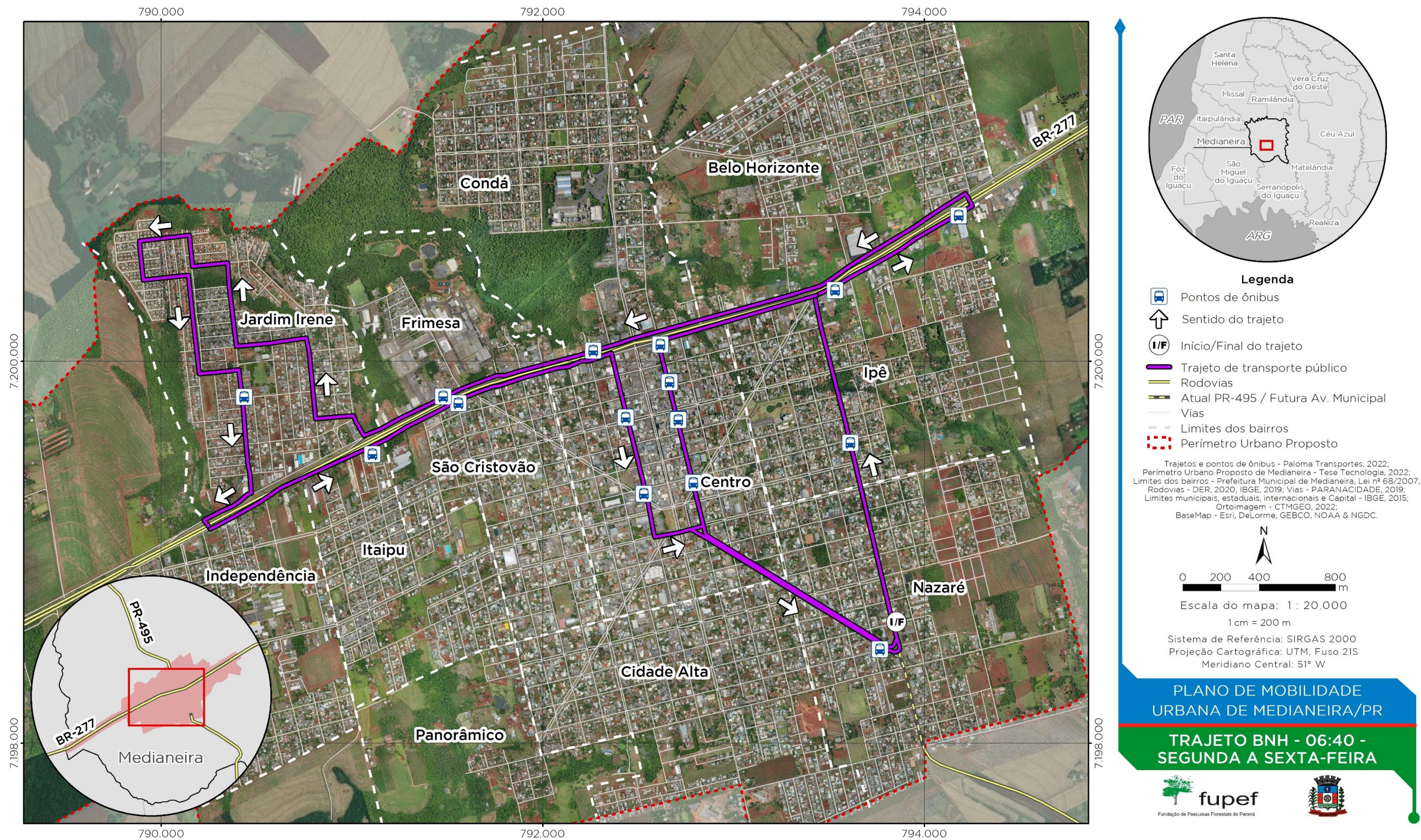
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.5 – BELO HORIZONTE – SEGUNDA A SEXTA



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.6 – BNH – 6H40 SEGUNDA A SEXTA



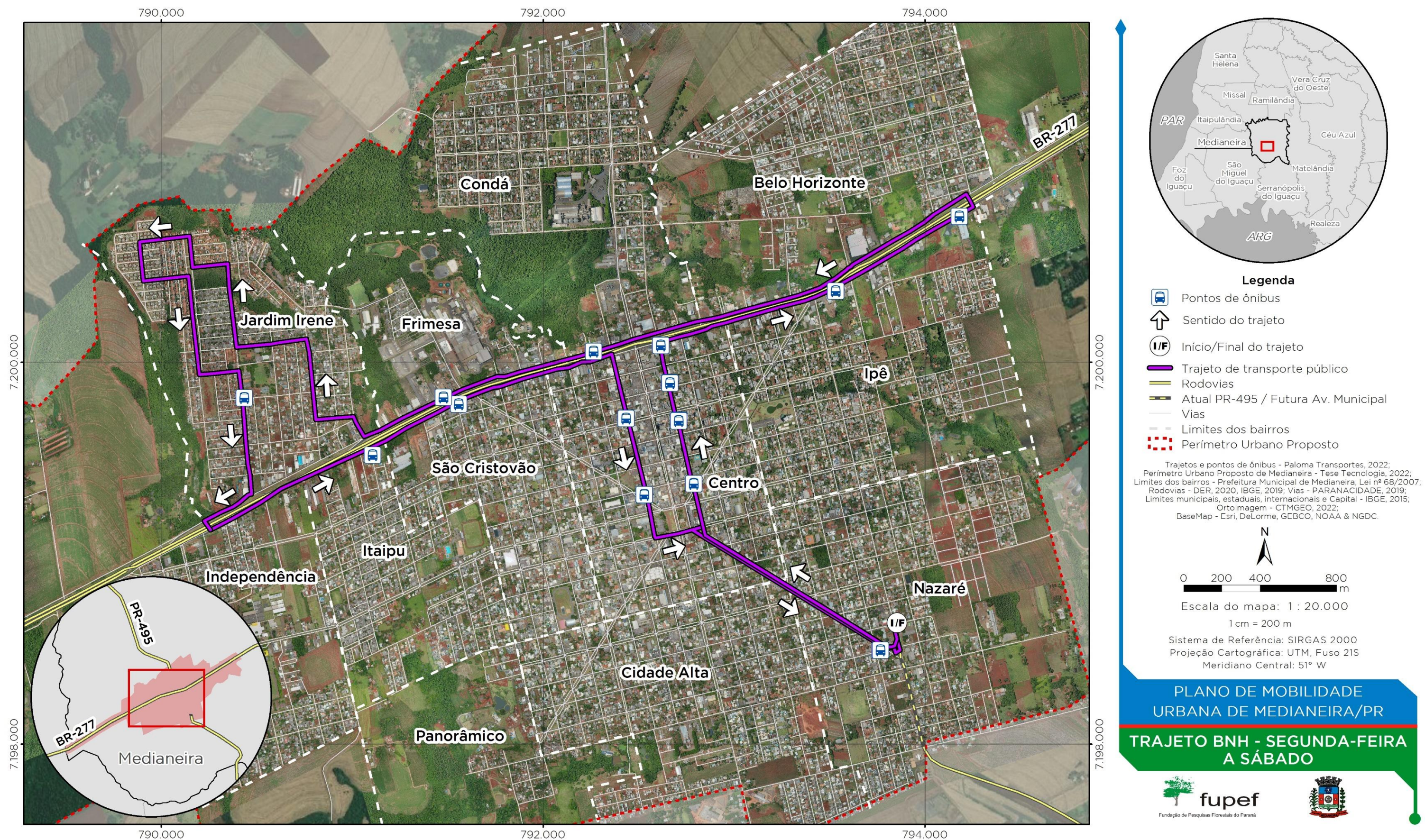
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.7 – BNH – PARQUE INDEPENDÊNCIA - BELO HORIZONTE – SÁBADO E DOMINGO



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.8 – BNH – SEGUNDA A SÁBADO



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

FIGURA 12.9 – INDUSTRIAL E ALVORADA – 18H00 SEGUNDA A SEXTA



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.10 – INDUSTRIAL, CONDA E ALVORADA – SEGUNDA A SEXTA



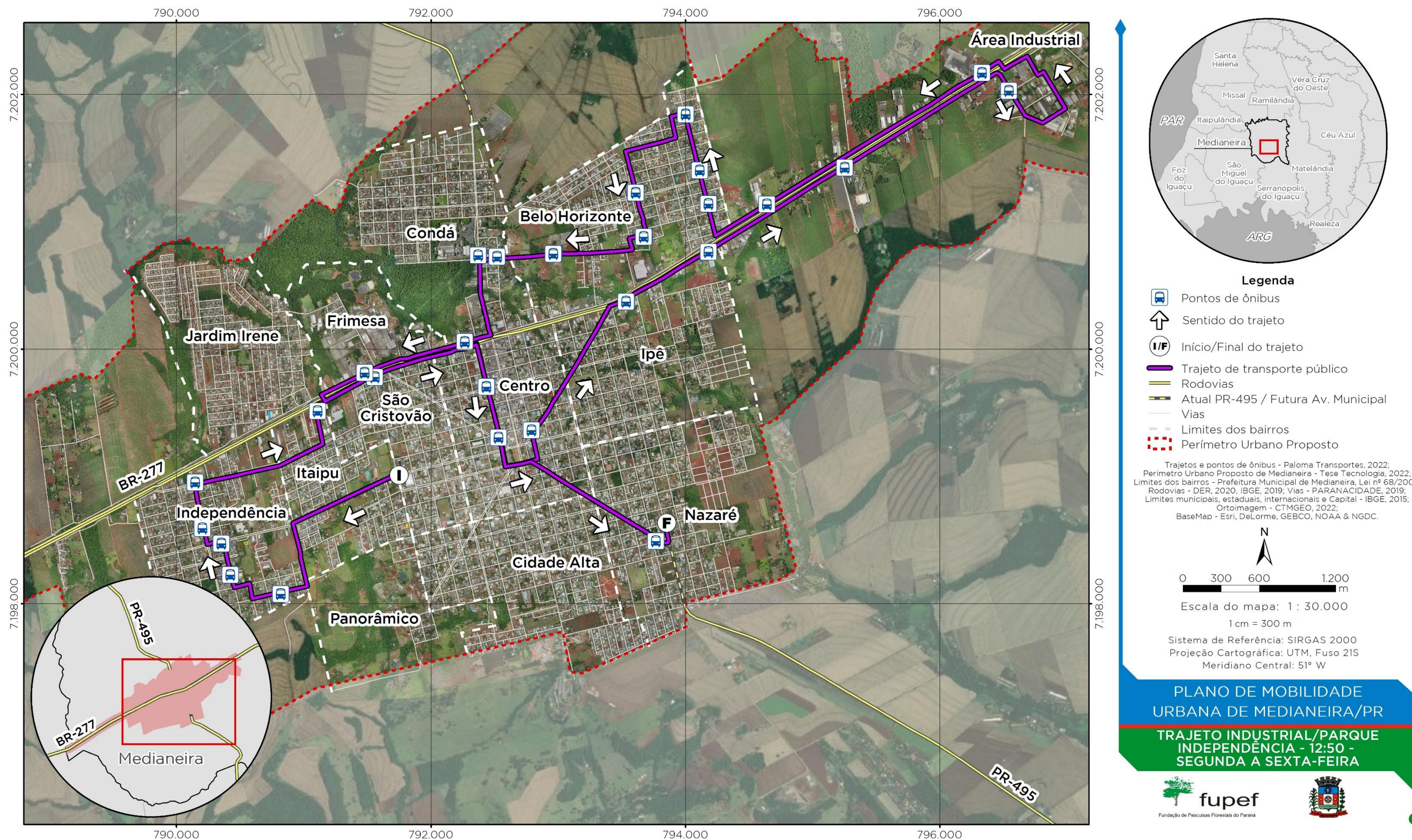
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.11 – INDUSTRIAL, CONDA E BELO HORIZONTE – 7H00 SEGUNDA A SEXTA



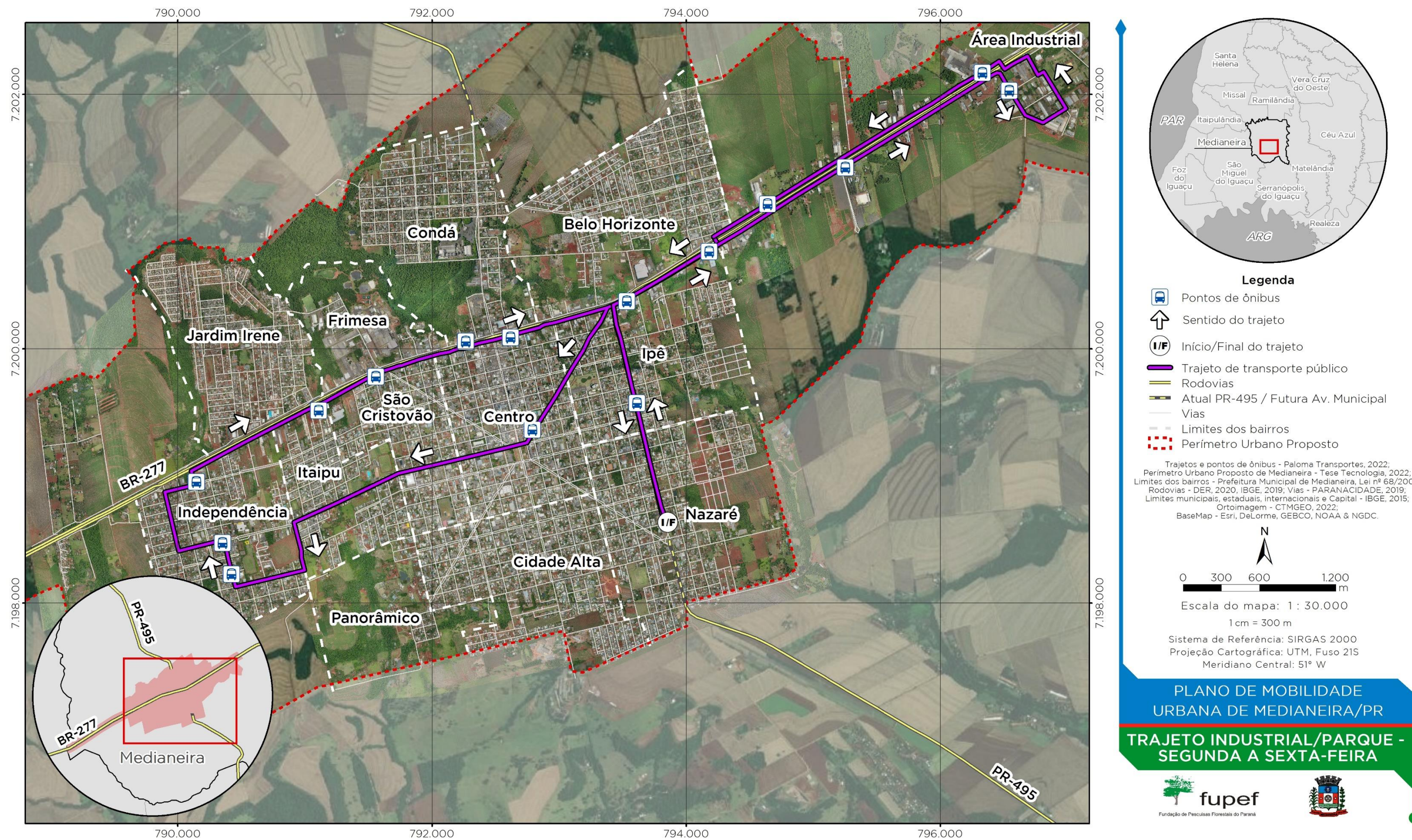
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.12 – INDUSTRIAL E PARQUE INDEPENDÊNCIA – 12H50 SEGUNDA A SEXTA



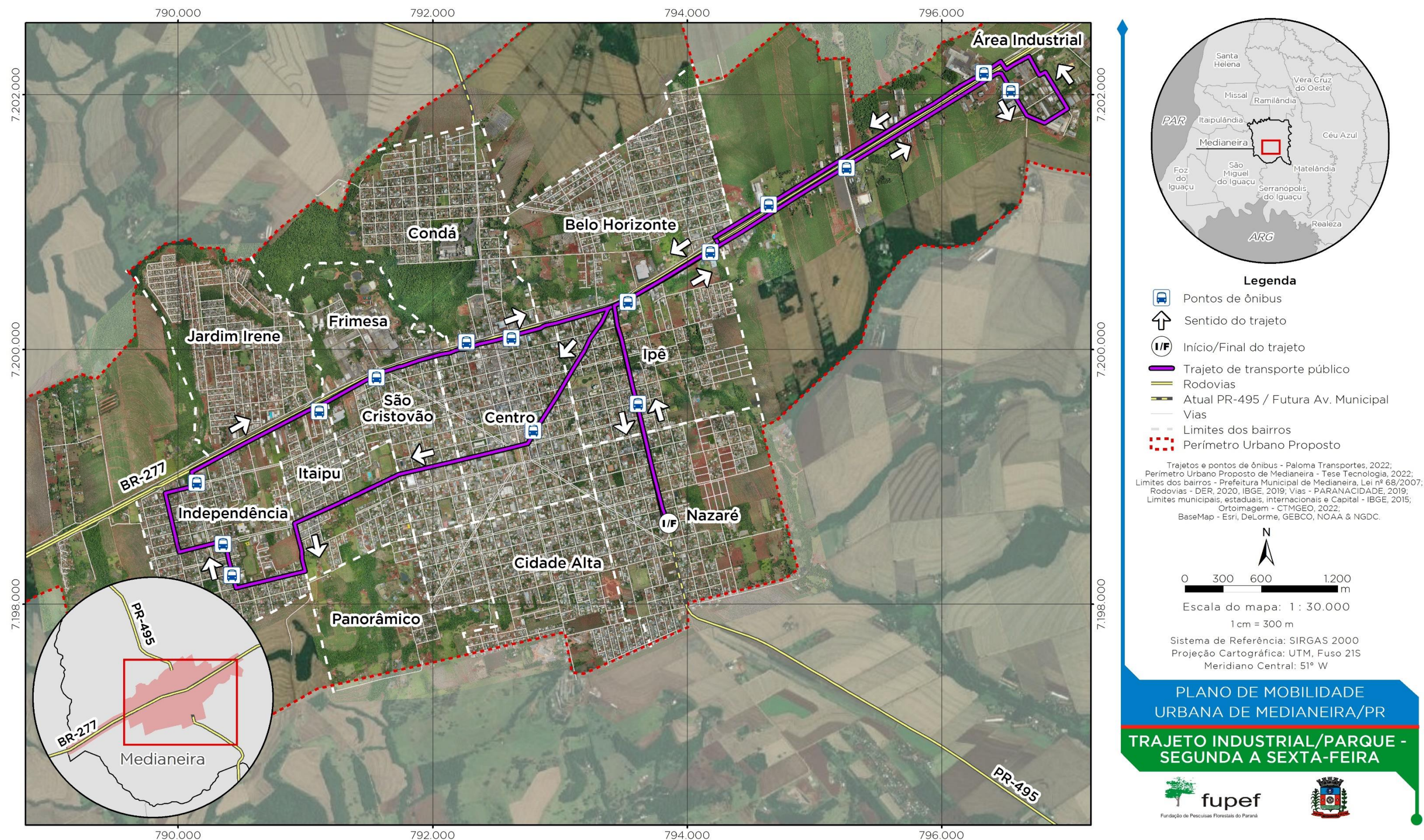
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.13 – INDUSTRIAL E PARQUE INDEPENDÊNCIA – SEGUNDA A SEXTA



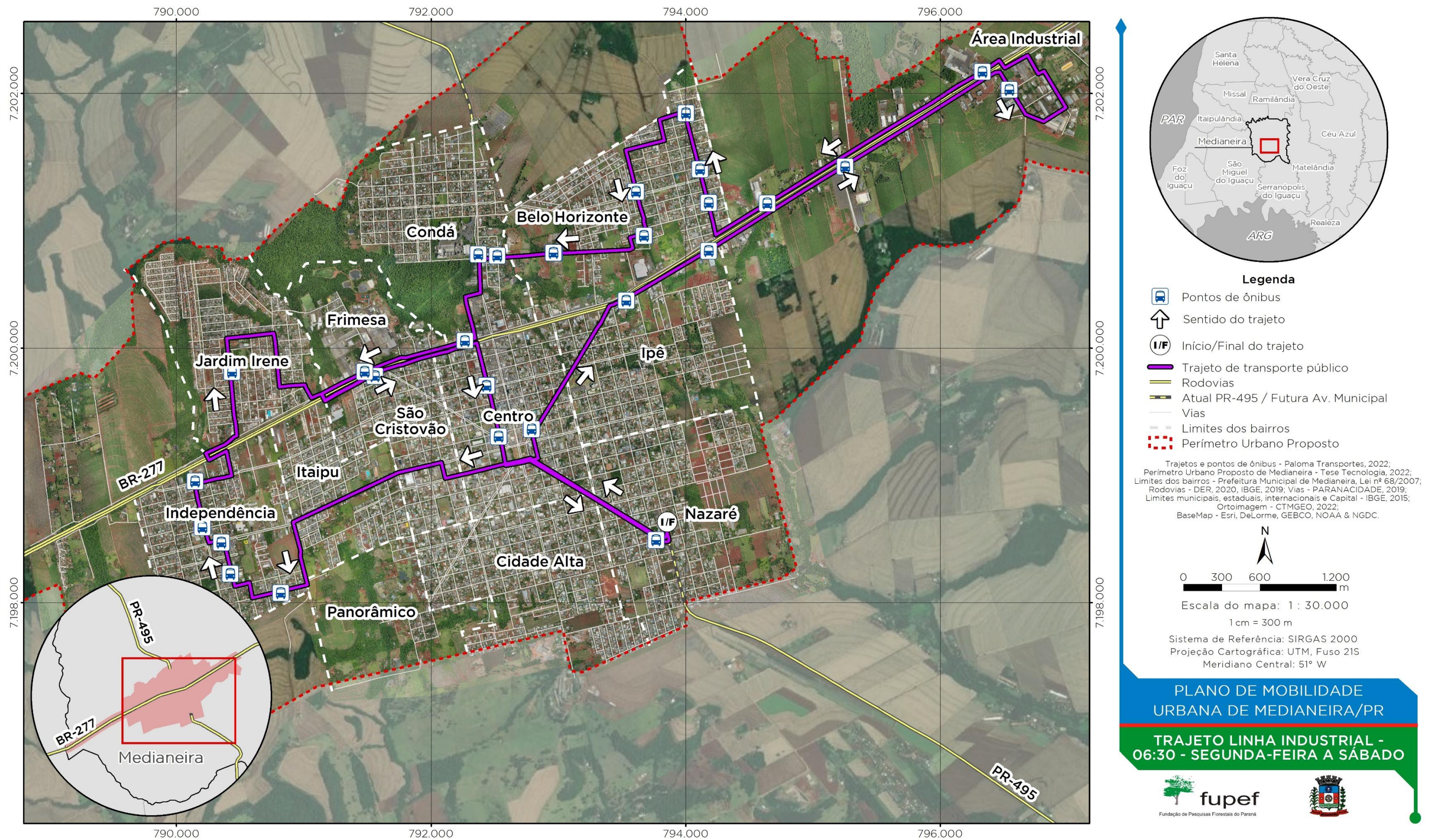
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.14 –INDUSTRIAL E PARQUE – SEGUNDA A SEXTA



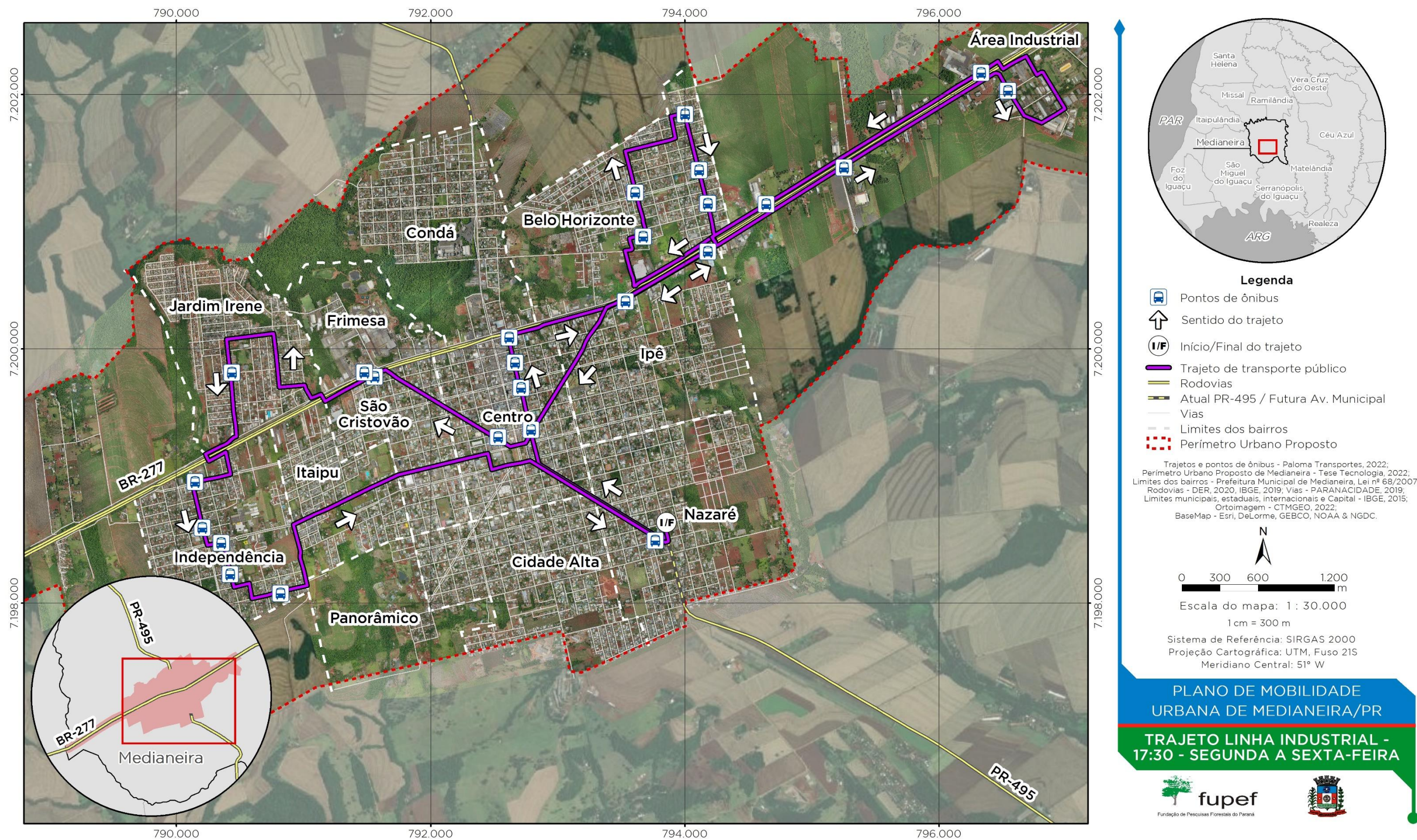
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.15 – INDUSTRIAL – 6H30 SEGUNDA A SEXTA



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.16 – INDUSTRIAL – 17H30 SEGUNDA A SEXTA



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.17 – INDUSTRIAL – 18H30 SEGUNDA A SEXTA



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.18 – INDUSTRIAL, BELO HORIZONTE E CONDA – SEGUNDA A SEXTA



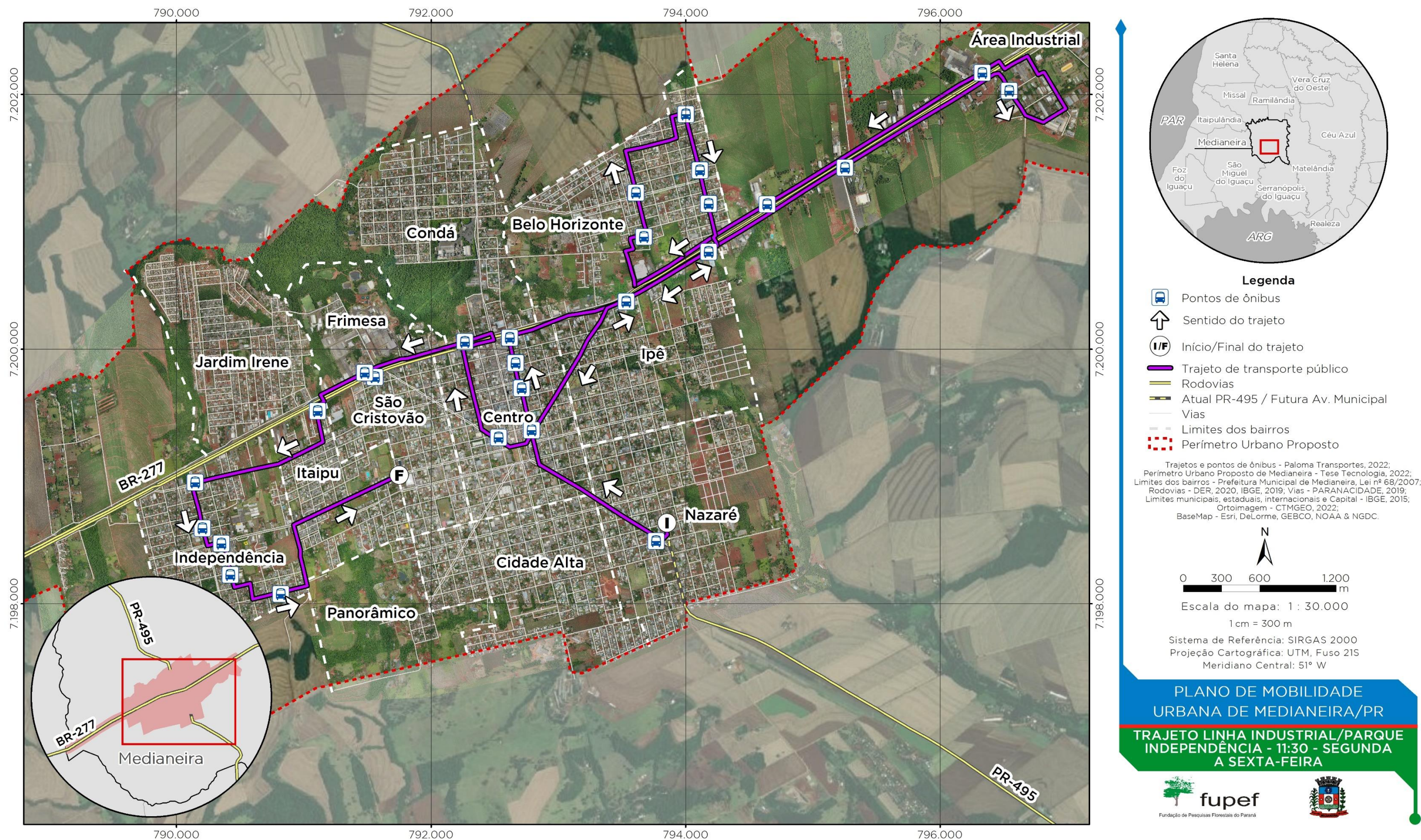
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.19 – OCOY – SEGUNDA A SÁBADO



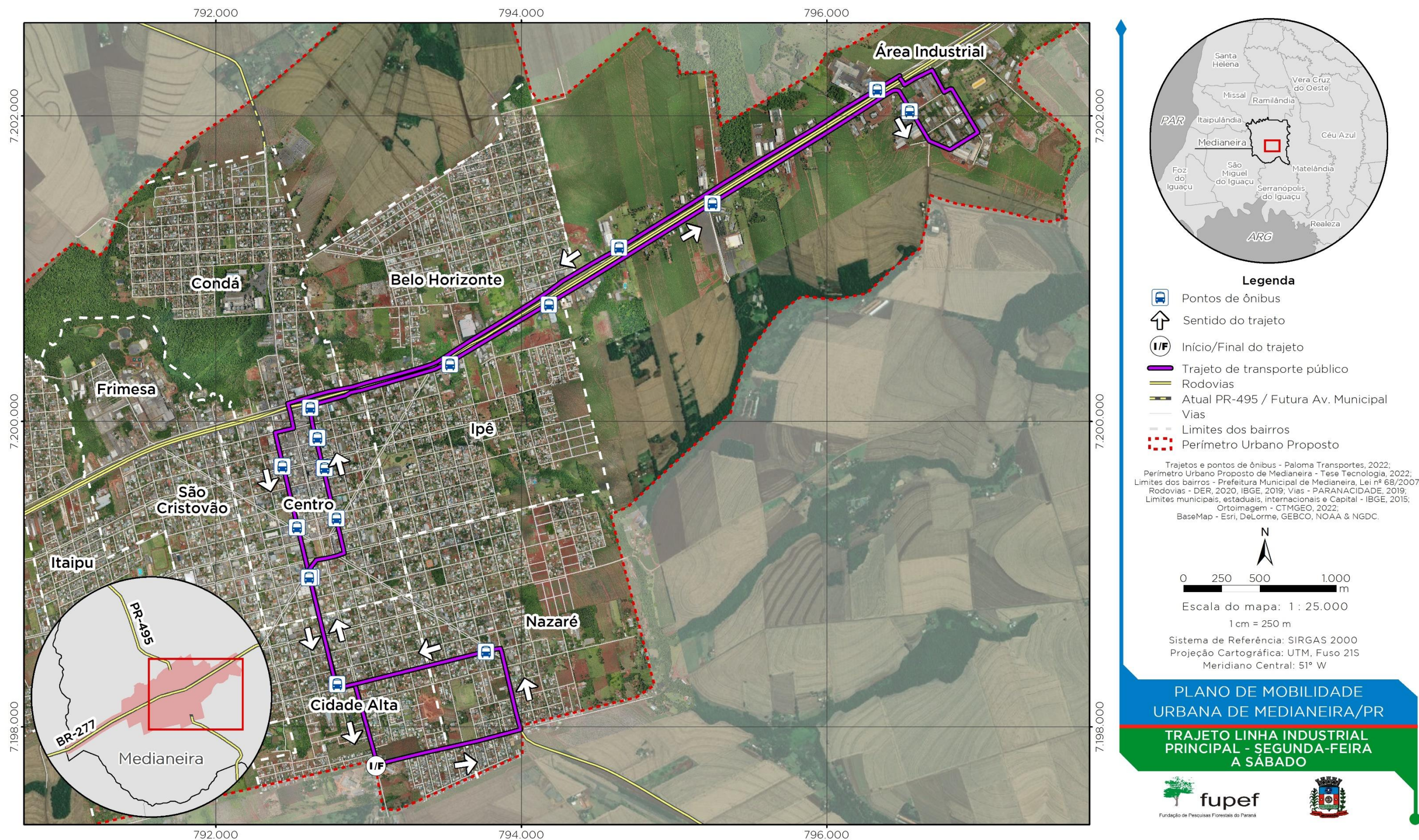
Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.20 – PARQUE INDEPENDENCIA – 11H30 SEGUNDA A SEXTA



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.21 – INDUSTRIAL PRINCIPAL – SEGUNDA A SÁBADO



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.22 – PARQUE INDEPENDÊNCIA 6H45 E 12H45 – SEGUNDA A SABADO



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

FIGURA 12.23 – PARQUE INDEPENDÊNCIA PRINCIPAL – SEGUNDA A SABADO



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

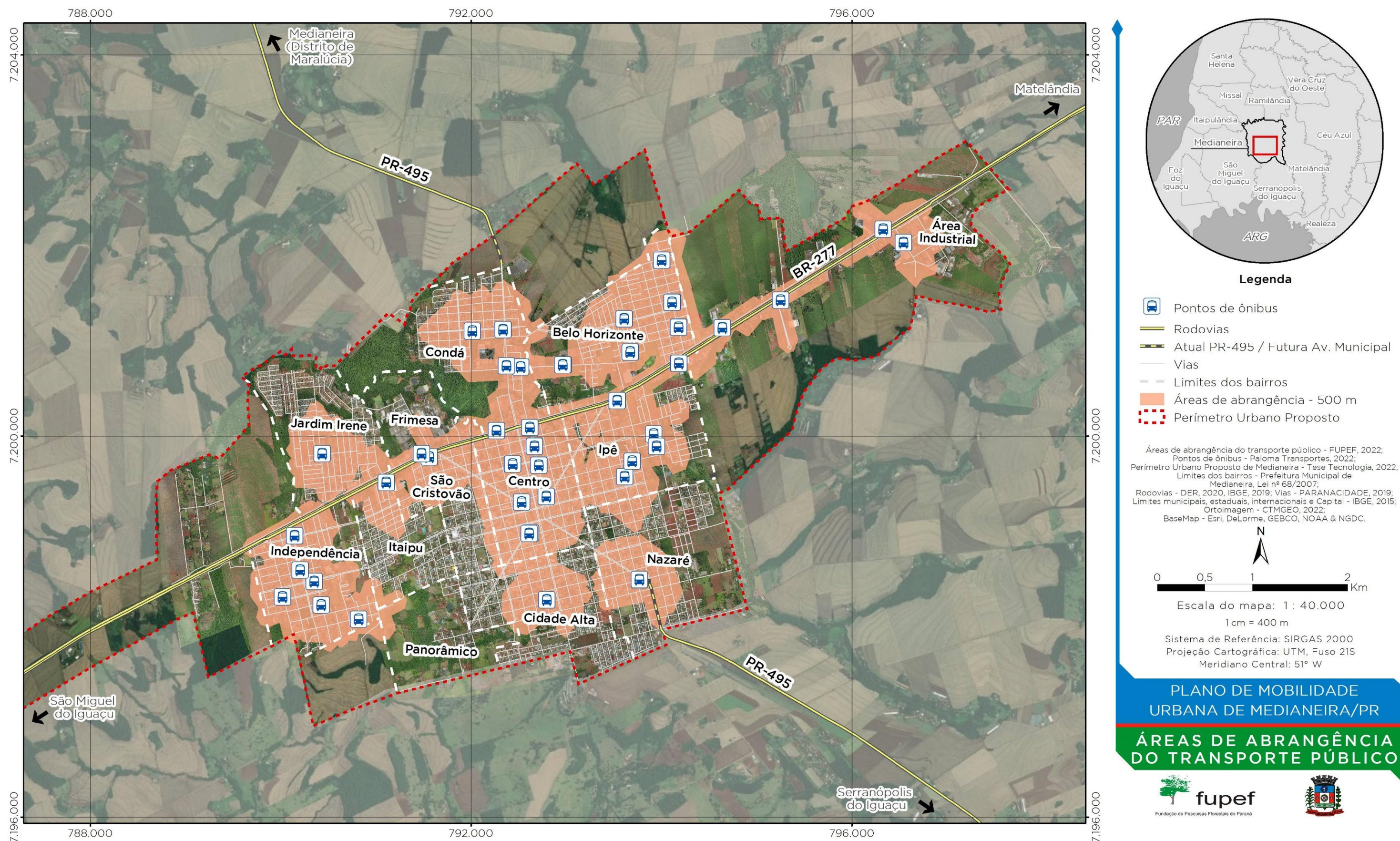
FIGURA 12.24 – SEM NOME – SEGUNDA A SEXTA



Fonte: FUPEF (2022) elaborado com base em PALOMA TRANSPORTES (2022).

No que diz respeito aos pontos de ônibus, o levantamento de dados secundários mostrou que há poucas paradas sinalizadas e com abrigo, sendo a maioria delas localizadas no Centro. A partir desses pontos, é possível compreender a abrangência do transporte público no município, considerando a distância de 500 metros, ou 8,33 minutos, para uma pessoa caminhando a 3,6 km/h. É uma distância imaginada como razoável para acesso ao transporte público básico, sendo que o ideal seria 300 metros, ou uma distância de 5 minutos nessa mesma velocidade (ITDP, 2017). Assim, o mapa da FIGURA 12.25 mostra a isócrona de atendimento dos pontos de ônibus identificados, ou seja, as áreas alcançadas por uma caminhada de 500 metros através das vias, a partir de cada ponto. Diversas áreas e bairros inteiros não são atendidos, informação que será melhor acurada na etapa de inventários físicos.

FIGURA 12.25 – ISÓCRONA DE ATENDIMENTO DOS PONTOS DE ÔNIBUS



Fonte: FUPEF (2022)

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

Em relação aos horários e frequências, como em uma mesma linha há trajetos completamente diferentes e os trajetos se interceptam nas diferentes linhas, os dados foram compilados em forma de tabelas, conforme a apresentação no site da Transportes Paloma. Assim, a TABELA 12.1 traz os dados da linha Industrial, a TABELA 12.2 mostra os dados da linha BNH, a TABELA 12.3 apresenta os dados da linha Parque Independência, a TABELA 12.4 exibe as informações da linha Belo Horizonte, a TABELA 12.5 mostra os dados da linha Alvorada, a TABELA 12.6 apresenta as informações da linha Condá e a TABELA 12.7 traz as informações da linha Nazaré.

Foram identificados os tipos de trajeto na tabela, se são de ida e volta, únicos ou circulares. Destaca-se que grande parte se enquadra como linhas circulares, iniciando e terminando o trajeto na garagem da Transportes Paloma, à Rua Iguaçu, 2677, no bairro Nazaré. Além disso, na coluna Atendimento, são mostrados os horários que coincidem com outras linhas, quase sempre com a mesma demarcação de hora, exceto para os horários do sábado e domingo da linha Belo Horizonte, que são compatíveis com as saídas 30 (trinta) minutos mais cedo da linha BNH. Por fim, na coluna extensão é mostrada a metragem corrida em todo o trajeto.

TABELA 12.1 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA INDUSTRIAL

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
Segunda a sexta						
A	06:20	Linha Industrial Ocoy	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	25.512
B	06:30	Linha Industrial – 6:30	Linha Industrial – 6:30 (circular)	–	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	30.143
C	07:00	Linha Industrial – Condá e Belo Horizonte – 7:00	Centro - Industrial - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Atende Belo Horizonte / Alvorada / Condá / Nazaré	18.142
D	07:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
D	08:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
D	09:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
D	10:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
E	11:30	Linha Industrial – Parque Independência – 11:30	Centro - Área Industrial	Área Industrial - Centro	Atende Belo Horizonte	24.338
A	11:50	Linha Industrial Ocoy	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	25.512
F	12:00	Linha Industrial – Condá – Alvorada e Belo Horizonte	Centro - Área Industrial	Belo Horizonte - Condá - Centro	Atende Belo Horizonte / Alvorada / Condá / Nazaré	19.814
G	12:50	Linha Industrial – Parque Independência – 12:50	Centro - Parque - Área Industrial	Linha 2	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	26.041
H	13:00	Sem nome	Centro - Área Industrial	Área Industrial - Centro	Atende Alvorada / Nazaré	14.032
D	13:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
D	14:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
D	15:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
D	16:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
I	17:30	Linha Industrial – 17:30	Linha Industrial – 17:30 (circular)	–	–	27.695
A	17:50	Linha Industrial Ocoy	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	25.512
J	18:00	Linha Industrial – Condá e Belo Horizonte	Centro - Industrial - Belo Horizonte – Condá (circular)	–	Atende Parque Independência / Condá	18.887
K	18:30	Linha Industrial – 18:30	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Belo Horizonte / Nazaré	22.773
Sábado						

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
A	06:20	Linha Industrial Ocoy	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	25.512
B	06:30	Linha Industrial – 6:30	Linha Industrial – 6:30(circular)	–	–	30.143
C	07:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
C	08:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
C	09:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
C	10:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	17.887
C	11:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.887
D	12:30	Linha Industrial – 18:30	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Nazaré	22.773

Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.2 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA BNH

Tabela	Horários	Trajeto	Ida	Volta	Atendimento	Extensão (m)
Segunda a sexta						
L	06:40	Linha BNH – 6:40	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	18.786
M	07:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	08:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	09:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	10:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	11:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	12:40	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	13:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	14:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	15:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	16:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	17:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
M	18:40	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
Sábado						
E	06:40	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
E	07:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
E	08:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
E	09:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
E	10:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
E	11:30	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011
E	12:15	Linha BNH	Centro - BNH	Comunidade Ocoy - Centro	–	17.011

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

Tabela	Horários	Trajeto	Ida	Volta	Atendimento	Extensão (m)
F	13:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
F	14:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
F	15:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
F	16:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
F	17:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
F	18:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
Domingo						
A	08:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
A	09:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
A	10:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
A	14:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
A	15:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945
A	17:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende Parque Independência / Belo Horizonte	20.945

Fonte: FUPEF (2022).

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

TABELA 12.3 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA PARQUE INDEPENDÊNCIA

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
Segunda a sexta						
B	06:30	Linha Industrial – 6:30	Linha Industrial – 6:30 (circular)	–	Atende Industrial / Belo Horizonte	30.143
N	06:45	Linha Parque Independência – 6:45 e 12:45	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	12.929
O	07:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
O	08:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
O	09:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
O	10:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
O	11:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
N	12:45	Linha Parque Independência – 6:45 e 12:45	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	12.929
G	12:50	Linha Industrial – Parque Independência – 12:50	Centro - Parque - Área Industrial	Linha 2	Atende Industrial / Belo Horizonte	26.041
O	13:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
O	14:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
O	15:30	Linha Parque Independência –	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465



Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
		Principal				
O	16:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
O	17:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
P	18:00	Linha Industrial – Parque	Centro - Industrial	Industrial - Parque Independência	Atende Industrial / Condá	21.686
O	18:40	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
Sábado						
G	06:45	Linha Parque Independência – 6:45 e 12:45	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	12.929
H	07:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
H	08:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
H	09:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
H	10:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
H	11:30	Linha Parque Independência – Principal	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	17.465
G	12:15	Linha Parque Independência – 6:45 e 12:45	Centro - Parque Independência (circular)	–	–	12.929
F	13:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
F	14:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
F	15:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
F	16:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
F	17:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
F	18:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
Domingos e feriados						
A	08:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
A	09:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
A	10:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
A	14:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
A	15:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945
A	17:30	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	Atende BNH / Belo Horizonte	20.945

Fonte: FUFEP (2022).

TABELA 12.4 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA BELO HORIZONTE

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Observação	Atendimento	Extensão (m)
Segunda a sexta							
B	06:30	Linha Industrial – 6:30	Linha Industrial – 6:30 (circular)	–	Rota circular	Atende Industrial / Parque Independência	30.143
Q	06:40	Linha Belo Horizonte	Rota Belo Horizonte (circular)	–	Rota circular		12.585
C	07:00	Linha Industrial – Condá e Belo Horizonte – 7:00	Centro - Industrial - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	Atende Industrial / Alvorada / Condá / Nazaré	18.142
R	09:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	Atende Condá	13.732



Tabela	Horários	Trajetos	Ida/Trajetos único	Volta	Observação	Atendimento	Extensão (m)
R	10:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	Atende Condá	13.732
R	11:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	Atende Condá	13.732
E	11:30	Linha Industrial – Parque Independência – 11:30	Centro - Área Industrial	Área Industrial - Centro	–	Atende Industrial	24.338
F	12:00	Linha Industrial – Condá – Alvorada e Belo Horizonte	Centro - Área Industrial	Belo horizonte - Condá - Centro	–	Atende Industrial / Alvorada / Condá / Nazaré	19.814
G	12:50	Linha Industrial – Parque Independência – 12:50	Linha 2	Centro - Parque - Área Industrial	–	Atende Industrial / Parque Independência	26.041
R	14:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	Atende Condá	13.732
R	15:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	Atende Condá	13.732
R	16:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	Atende Condá	13.732
R	17:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	Atende Condá	13.732
Q	18:00	Linha Belo Horizonte	Rota Belo Horizonte (circular)	–	Rota circular	–	12.585
K	18:30	Linha Industrial – 18:30	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	–	Atende Industrial / Nazaré	22.773
Sábado							
I	09:00	Linha Belo Horizonte – sábado	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	–	11.480
I	10:00	Linha Belo Horizonte – sábado	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	–	11.480
I	11:00	Linha Belo Horizonte – sábado	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	–	11.480
I	11:30	Linha Belo Horizonte – sábado	Centro - Belo Horizonte - Condá (circular)	–	Rota circular	–	11.480
F	14:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
F	15:00	Linha BNH / Parque /	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque	20.945

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Observação	Atendimento	Extensão (m)
		Belo Horizonte				Independência	
F	16:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
F	17:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
F	18:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
Domingos e Feriados							
A	09:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
A	10:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
A	11:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
A	15:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
A	17:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945
A	18:00	Linha BNH / Parque / Belo Horizonte	Linha 4	Linha 9	–	Atende BNH / Parque Independência	20.945

Fonte: FUFEP (2022).

TABELA 12.5 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA ALVORADA

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
Segunda a sexta						
C	07:00	Linha Industrial – Condá e Belo Horizonte – 7:00	Centro - Industrial - Belo horizonte - Condá (trajeto	–	Atende Industrial / Belo Horizonte / Condá /	18.142

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO INICIAL

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
			único)		Nazaré	
F	12:00	Linha Industrial – Condá – Alvorada e Belo Horizonte	Centro - Área Industrial	Belo horizonte - Condá - Centro	Atende Industrial / Belo Horizonte / Condá / Nazaré	19.814
H	13:00	Sem nome	Centro - Área Industrial	Área Industrial - Centro	Atende Industrial / Nazaré	14.032
S	18:00	Linha Industrial – Alvorada – 18:00	Centro - Comunidade Ocoy (trajeto único)	–	Atende Nazaré	15.155

Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.6 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA CONDÁ

Tabela	Horários	Trajeto	Ida/Trajeto único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
Segunda a sexta						
C	07:00	Linha Industrial – Condá e Belo Horizonte – 7:00	Centro - Industrial - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Industrial / Belo Horizonte / Alvorada / Nazaré	18.142
Q	09:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Belo Horizonte	13.732
Q	10:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Belo Horizonte	13.732
Q	11:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Belo Horizonte	13.732
F	12:00	Linha Industrial – Condá – Alvorada e Belo Horizonte	Centro - Área Industrial	Belo Horizonte - Condá - Centro	Atende Industrial / Belo Horizonte / Alvorada / Nazaré	19.814
Q	14:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Belo Horizonte	13.732
Q	15:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Belo Horizonte	13.732
Q	16:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Belo Horizonte	13.732
Q	17:00	Linha Belo Horizonte e Condá	Centro - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Belo Horizonte	13.732
J	18:00	Linha Industrial – Condá e Belo Horizonte	Centro - Industrial - Belo horizonte - Condá (circular)	–	Atende Industrial / Parque Independência	18.887

Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.7 – HORÁRIOS E ROTAS – LINHA NAZARÉ

Tabela	Horários	Trajetos	Ida/Trajetos único	Volta	Atendimento	Extensão (m)
Segunda a sexta						
A	06:20	Linha Industrial Ocoy	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	25.512
C	07:00	Linha Industrial – Condá e Belo Horizonte – 7:00	Centro - Industrial - Belo horizonte - Condá (trajetos único)	–	Atende Industrial / Belo Horizonte / Alvorada / Condá	18.142
D	07:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
D	08:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
D	09:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
D	10:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
A	11:50	Linha Industrial Ocoy	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	25.512
F	12:00	Linha Industrial – Condá – Alvorada e Belo Horizonte	Centro - Industrial	Belo horizonte - Condá - Centro	Atende Industrial / Belo Horizonte / Alvorada / Condá	19.814
H	13:00	Sem nome	Centro - Industrial	Industrial - Centro	Atende Industrial / Alvorada	14.032
D	13:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
D	14:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
D	15:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
D	16:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
A	17:50	Linha Industrial Ocoy	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	25.512
S	18:00	Linha Industrial – Alvorada – 18:00	Centro - Comunidade Ocoy (trajetos único)	–	Atende Alvorada	15.155
K	18:30	Linha Industrial – 18:30	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial / Belo Horizonte	22.773
Sábado						
A	06:20	Linha Industrial Ocoy	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	25.512
C	07:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
C	08:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
C	09:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
C	10:30	Linha Industrial - Principal	Centro - Industrial	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	17.887
J	11:50	Linha Industrial – Ocoy	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	–	25.512
D	12:30	Linha Industrial – 18:30	Centro - Comunidade Ocoy	Comunidade Ocoy - Centro	Atende Industrial	22.773



Fonte: FUPF (2022).

Para analisar a extensão operada, foram cruzadas as quantidades de viagens pela metragem de cada trajeto, sendo os dados apresentados na TABELA 12.8, na TABELA 12.9 e na TABELA 12.10, para dias úteis, sábados e domingos e feriados, respectivamente. Tem-se, portanto, uma operação de 46.101.400 metros, ou 46.101,4 km, por meio do transporte público por mês.

TABELA 12.8 – EXTENSÃO OPERADA PELOS TRAJETOS DO TRANSPORTE PÚBLICO – SEGUNDA A SEXTA

Trajeto		Viagens	Extensão unitária (m)	Extensão diária (m)
A	Industrial - Ocoy	3	25.512	76.536
B	Industrial - 6:30	1	30.143	30.143
C	Industrial - Condá - Belo Horizonte 7:00	1	18.142	18.142
D	Industrial Principal	8	17.887	143.096
E	Industrial - Parque Independência 11:30	1	24.338	24.338
F	Industrial - Condá - Alvorada - Belo Horizonte	1	19.814	19.814
G	Industrial - Parque Independência 12:50	1	26.041	26.041
H	Sem nome	1	14.032	14.032
I	Industrial - 17:30	1	27.695	27.695
J	Industrial - Condá e Belo Horizonte	1	18.887	18.887
K	Industrial - 18:30	1	22.773	22.773
L	BNH - 6:40	1	18.786	18.786
M	BNH	12	17.011	204.132
N	Parque Independência 6:45 e 12:45	2	12.929	25.858
O	Parque Independência - Principal	11	17.465	192.115
P	Industrial - Parque	1	21.686	21.686
Q	Belo Horizonte	2	12.585	25.170
R	Belo Horizonte e Condá	7	13.732	96.124
S	Industrial - Alvorada 18:00	1	15.155	15.155
Total (por dia) (m)				1.020.523
Total (por semana – 5 dias úteis) (m)				5.102.615
Total (por mês – 20 dias úteis) (m)				20.410.460

Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.9 – EXTENSÃO OPERADA PELOS TRAJETOS DO TRANSPORTE PÚBLICO – SÁBADOS

Trajeto		Viagens	Extensão unitária (m)	Extensão diária (m)
A	Industrial - Ocoy	1	25.512	25.512
B	Industrial - 6:30	1	30.143	30.143
C	Industrial Principal	5	17.887	89.435
D	Industrial - 18:30	1	22.773	22.773
E	BNH	7	17.011	119.077
F	BNH/Parque/Belo Horizonte	6	20.945	125.670
G	Parque Independência 6:45 e 12:45	2	12.929	25.858
H	Parque Independência - Principal	5	17.465	87.325
I	Belo Horizonte - sábado	4	11.480	45.920
J	Industrial – Ocoy	1	25.512	25.512
Total (por dia) (m)				597.225
Total (por semana – 1 sábado) (m)				597.225
Total (por mês – 4 sábados) (m)				2.388.900

Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.10 – EXTENSÃO OPERADA PELOS TRAJETOS DO TRANSPORTE PÚBLICO – DOMINGOS E FERIADOS

Trajeto		Viagens	Extensão unitária (m)	Extensão diária (m)
A	BNH/Parque/Belo Horizonte	6	20.945	125.670
Total (por dia) (m)				125.670
Total (por semana – 1 domingo) (m)				125.670
Total (por mês – 4 domingos) (m)				502.680

Fonte: FUFEP (2022).

Já para a análise da frequência, uma vez que a distribuição de viagens ocorre em inúmeros trajetos, foi observada a quantidade de horários conforme atendimento de cada bairro. Assim, a TABELA 12.11, a TABELA 12.12 e a TABELA 12.13 trazem os dados de frequência por bairro, conforme os dias úteis, os sábados e os domingos e feriados, respectivamente. O atendimento foi ponderado como existente se o trajeto perpassa o interior do bairro, exceto no caso do bairro Frimesa, onde foi levado em conta o itinerário sobre a Avenida 24 de Outubro (Marginal Norte). Para o cálculo da frequência, foi considerado o período de operação total, do início da primeira viagem e do início da última viagem. Verifica-se que os veículos param de operar por volta das 19:00, não oferecendo atendimento noturno. Por isso, também foi considerado um período de 18 horas, das 6:00 até 0:00, de modo que se possa analisar a frequência ao longo do dia todo.

Assim, os bairros com as maiores frequências são, respectivamente, Nazaré, Centro, Frimesa e Área Industrial. O primeiro se justifica pela saída dos veículos e início e fim da operação, na maior parte dos casos, junto à garagem da Transportes Paloma. O Centro se caracteriza pela concentração de comércios e serviços, servindo de passagem ou de destino para diversos trajetos. Já Frimesa e Área Industrial se mostram como locais de destino para trabalhadores nas empresas existentes.

Destaca-se que o bairro Panorâmico, inserido na sede urbana, o distrito de Maralúcia e as demais áreas fora do perímetro urbano atual, mas consideradas na expansão proposta pela Revisão do Plano Diretor, não são atendidas por transporte público. A exceção é a localidade de Ocoy, que tem três horários nos dias úteis e um no sábado, através do trajeto Linha Industrial Ocoy (linhas Industrial e Nazaré). Verifica-se ainda que aos domingos e feriados outros bairros ficam sem atendimento: Área Industrial, Cidade Alta e Ipê.

TABELA 12.11 – ATENDIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR BAIRRO – SEGUNDA A SEXTA

Trajeto		Viagens	Área Industrial	Belo Horizonte	Centro	Cidade Alta	Condá	Frimesa	Independência	Ipê	Itaipu	Jardim Irene	Maralúcia	Nazaré	Panorâmico	São Cristóvão
A	Industrial - Ocoy	3	•		•	•								•		
B	Industrial - 6:30	1	•	•	•		•	•	•	•	•	•		•		•
C	Industrial - Condá - Belo Horizonte 7:00	1	•	•			•			•				•		
D	Industrial Principal	8	•		•	•								•		
E	Industrial - Parque Independência 11:30	1	•	•	•			•	•	•	•			•		
F	Industrial - Condá - Alvorada - Belo Horizonte	1	•	•			•			•				•		
G	Industrial - Parque Independência 12:50	1	•	•	•		•	•	•	•	•			•		
H	Sem nome	1	•							•				•		
I	Industrial - 17:30	1	•	•	•				•	•	•	•		•		•
J	Industrial - Condá e Belo Horizonte	1	•	•	•	•	•			•				•		
K	Industrial - 18:30	1	•	•	•	•								•		
L	BNH - 6:40	1		•	•			•		•		•		•		
M	BNH	12			•			•				•		•		
N	Parque Independência 6:45 e 12:45	2			•	•		•	•		•			•		•
O	Parque Independência - Principal	11			•			•	•		•			•		•
P	Industrial - Parque	1	•		•				•	•	•			•		•
Q	Belo Horizonte	2		•	•		•	•		•				•		
R	Belo Horizonte e Condá	7		•	•		•							•		
S	Industrial - Alvorada 18:00	1	•							•				•		
Frequência considerando início 6:20 e fim 18:40 (horário operacional) (hh:min)			00:33	00:41	00:13	00:49	00:52	00:23	00:41	00:56	00:41	00:49	–	00:12	–	00:46
Frequência considerando início 6:00 e fim 0:00 (horário ideal) (hh:min)			00:49	01:00	00:20	01:12	01:17	00:34	01:00	01:23	01:00	01:12	–	00:18	–	01:07

Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.12 – ATENDIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR BAIRRO – SÁBADO

Trajeto		Viagens	Área Industrial	Belo Horizonte	Centro	Cidade Alta	Condá	Frimesa	Independência	Ipê	Itaipu	Jardim Irene	Maralúcia	Nazaré	Panorâmico	São Cristóvão
A	Industrial - Ocoy	1	•		•	•								•		
B	Industrial - 6:30	1	•	•	•		•	•	•	•	•	•		•		•
C	Industrial Principal	5	•		•	•								•		
D	Industrial - 18:30	1	•	•	•	•								•		
E	BNH	7			•			•				•		•		
F	BNH/Parque/Belo Horizonte	6		•	•		•	•	•		•	•		•		•
G	Parque Independência 6:45 e 12:45	2			•	•		•	•		•			•		•
H	Parque Independência - Principal	5			•			•	•		•			•		•
I	Belo Horizonte - sábado	4		•	•		•							•		
J	Industrial – Ocoy	1	•		•	•								•		
Frequência considerando início 6:20 e fim 18:30 (horário operacional) (hh:min)			01:21	01:00	00:22	01:13	01:06	00:34	00:52	12:10	00:52	00:52	–	00:22	–	00:52
Frequência considerando início 6:00 e fim 0:00 (horário ideal) (hh:min)			02:00	01:30	00:32	01:48	01:38	00:51	01:17	18:00	01:17	01:17	–	00:32	–	01:17

Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.13 – ATENDIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR BAIRRO – DOMINGO

Trajeto		Viagens	Área Industrial	Belo Horizonte	Centro	Cidade Alta	Condá	Frimesa	Independência	Ipê	Itaipu	Jardim Irene	Maralúcia	Nazaré	Panorâmico	São Cristóvão
A	BNH/Parque/Belo Horizonte	6		•	•		•	•	•		•	•		•		•
Frequência considerando início 8:30 e fim 17:30 (horário operacional) (hh:min)			–	01:30	01:30	–	01:30	01:30	01:30	–	01:30	01:30	–	01:30	–	01:30
Frequência considerando início 6:00 e fim 0:00 (horário ideal) (hh:min)			–	03:00	03:00	–	03:00	03:00	03:00	–	03:00	03:00	–	03:00	–	03:00

Fonte: FUFEP (2022).

O valor da passagem do transporte público é atualmente de R\$4,40, a serem pagos em espécie ou pelo passe, explicado adiante. Não há sistema de cartão eletrônico. A frota utilizada conta com dez veículos no total, de chassi da Mercedes Benz e carroceria da Marcopolo, na cor verde, sendo todos os carros de 2019-2020, ou seja, com menos de três anos de idade útil (FIGURA 12.26). Os veículos têm comprimento de 11 metros e são dotados de uma porta de entrada, na frente, e outra de saída, no meio, ambas do lado direito.

FIGURA 12.26 – ÔNIBUS DA PALOMA TRANSPORTES EM OPERAÇÃO

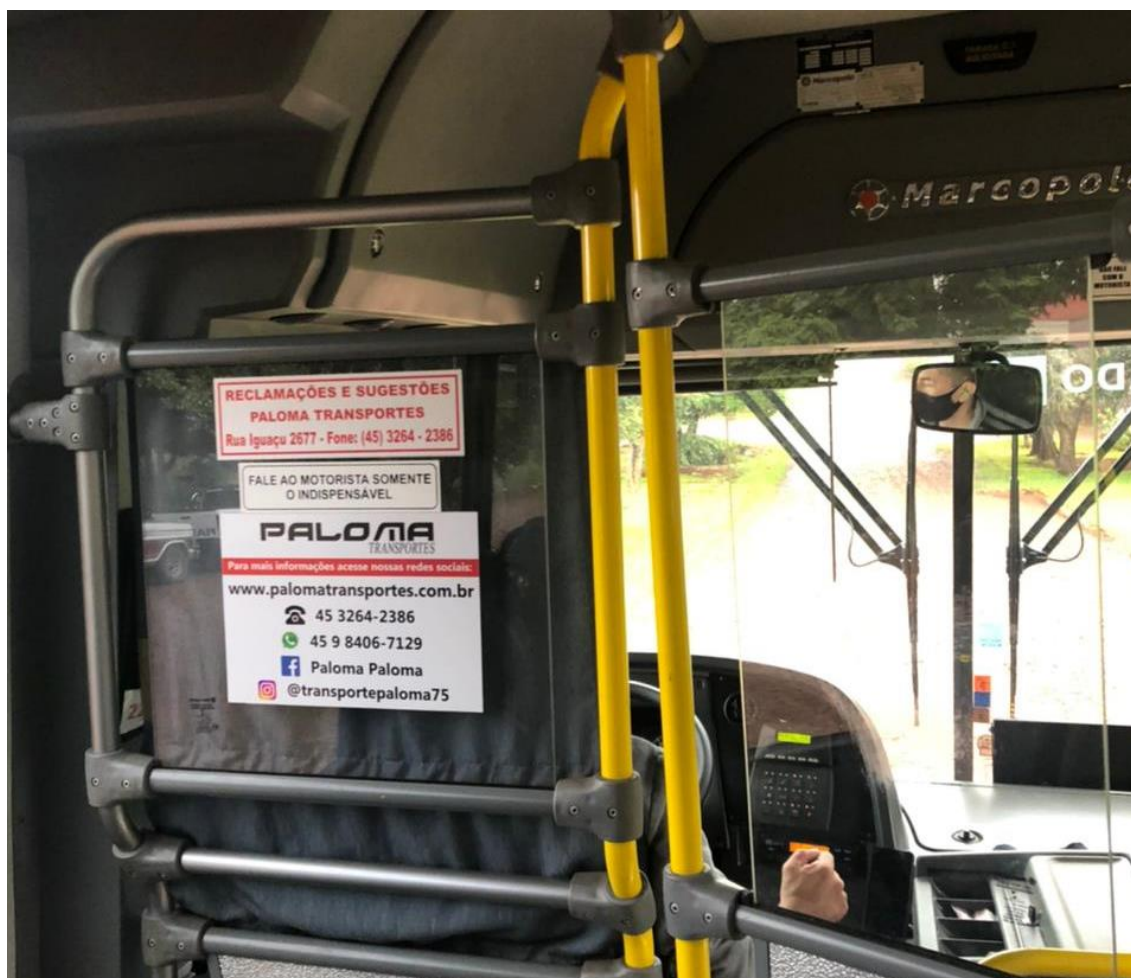


Fonte: FUPEF (2021).

Os veículos possuem elevador de acessibilidade, são equipados com ar-condicionado e catraca de passagem e operam com o motorista cobrando a tarifa e conduzindo simultaneamente. É possível encontrar no interior dos carros informações de contato da Paloma Transportes, como se vê na FIGURA 12.27. Assim, o usuário precisa telefonar ou mandar mensagens via WhatsApp para ter acesso a horários e outras

informações dos itinerários, sendo que há dificuldade de acesso a sinal de telefonia em bairros como Jardim Irene e Belo Horizonte.

FIGURA 12.27 – ÔNIBUS DA PALOMA TRANSPORTES EM OPERAÇÃO



Fonte: FUPEF (2021).

Ressalta-se que a única normativa que se refere a algum tipo de inserção para usuários de transporte público em Medianeira é o Art. 199 da Lei Orgânica (MEDIANEIRA, 1990). O texto diz que “é garantida a gratuidade nos transportes coletivos, no âmbito do Município, aos maiores de sessenta anos e às pessoas carentes portadoras de deficiência.”

Em relação ao número de passageiros transportados, os dados fornecidos pela Paloma Transportes foram organizados na TABELA 12.14, existentes desde fevereiro de 2021. Como não há qualquer sistema de bilhetagem eletrônica, os usuários isentos, como pessoas com deficiência ou idosos, acessam o veículo pela porta traseira, não havendo contabilização de tais passageiros. O que há são as contagens de pagantes e pessoas

que acessam o transporte por meio de passe disponibilizado pela Paloma para as empresas e indústrias do município. Esse passe consiste num ticket de papel, mostrado ao motorista na hora do embarque, não havendo controle sobre a identidade correspondente do usuário que o utiliza (FIGURA 12.28).

FIGURA 12.28 – PASSE UTILIZADO PELOS TRABALHADORES DAS INDÚSTRIAS



Fonte: FUPEF (2022).

A quantidade mensal aumentou ao longo do ano de 2021, justificando-se pela descontinuidade de momentos mais restritos de circulação na pandemia do novo coronavírus. Nos valores de um ano, de março de 2021 a fevereiro de 2022, observa-se um total de 91.745 pagantes de 1.124.824 usuários de passe, o que totaliza uma média mensal geral de 101.380 passageiros. Os dados de passe são consideravelmente maiores que a proporção dos pagantes comuns.

TABELA 12.14 – NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO ÚLTIMO ANO

Ano	Mês	Pagantes	Passe
2021	Fev	3.587	34.196
	Mar	3.213	41.351
	Abr	3.039	38.817
	Mai	2.839	39.171
	Jun	3.261	40.807
	Jul	3.698	44.871
	Ago	3.521	43.713
	Set	3.578	46.876
	Out	3.240	47.531
	Nov	3.560	47.531
	Dez	4.978	50.306
2022	Jan	4.705	50.778

	Fev	4.447	53.557
Total 13 meses		47.666	579.505
Total mar/21 – fev-22		91.745	1.124.814
Proporção		7,54 %	92,46 %

Fonte: FUPEF (2022).

12.2 INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

O modo ciclovitário tem deixado de ser visto com denotação de lazer e cada vez mais se estabelece como meio de transporte utilitário. Os efeitos positivos de caráter econômico, ambiental, energético e de saúde inerentes à pedalada são reconhecidos e incentivados. Além disso, há as consequências diretas de diminuição do trânsito, pela redução do espaço ocupado nas vias públicas por ciclistas (NAKAMORI et al., 2016).

O município de Medianeira é caracterizado por morros e aclives, o que dificulta de certo modo a utilização da bicicleta. Entretanto, o uso desse modo de transporte deve ser instigado, por meio de infraestrutura própria e de apoio e pela valorização da bicicleta, não como uma última opção e mais barata, mas sim como um transporte eficiente e sustentável.

Atualmente, em Medianeira, há duas vias cicláveis, as quais somam aproximadamente 2,0 km de extensão, conforme mostra o mapa da FIGURA 12.29. Estas são a ciclovía do canteiro central da Avenida Brasil, caracterizada pelo seu trajeto com curvas, e a ciclofaixa da Avenida 24 de Outubro (Marginal Sul).

FIGURA 12.29 – INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA EXISTENTE



Fonte: FUPEF (2022).

A Revisão do Plano Diretor, que está em processo atualmente, coloca algumas proposições de infraestrutura ciclovária a nível preliminar, conforme mostra o mapa da FIGURA 12.30. As justificativas incluem uma interligação dos principais PGVs de demanda desse modo, o que incluiria as áreas industriais e a UTFPR. Destaca-se que há também uma proposta de Ciclorrota turística na área rural.

FIGURA 12.30 – DIRETRIZES DE TRAÇADO CICLOVIÁRIO PROPOSTAS PELA REVISÃO DO PLANO DIRETOR



Fonte: Adaptado de Tese Tecnologia (2022a).

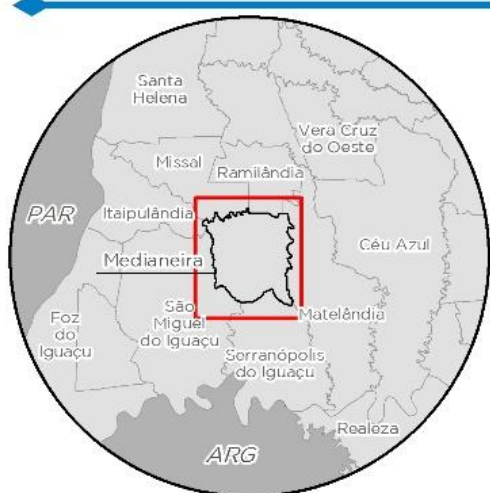
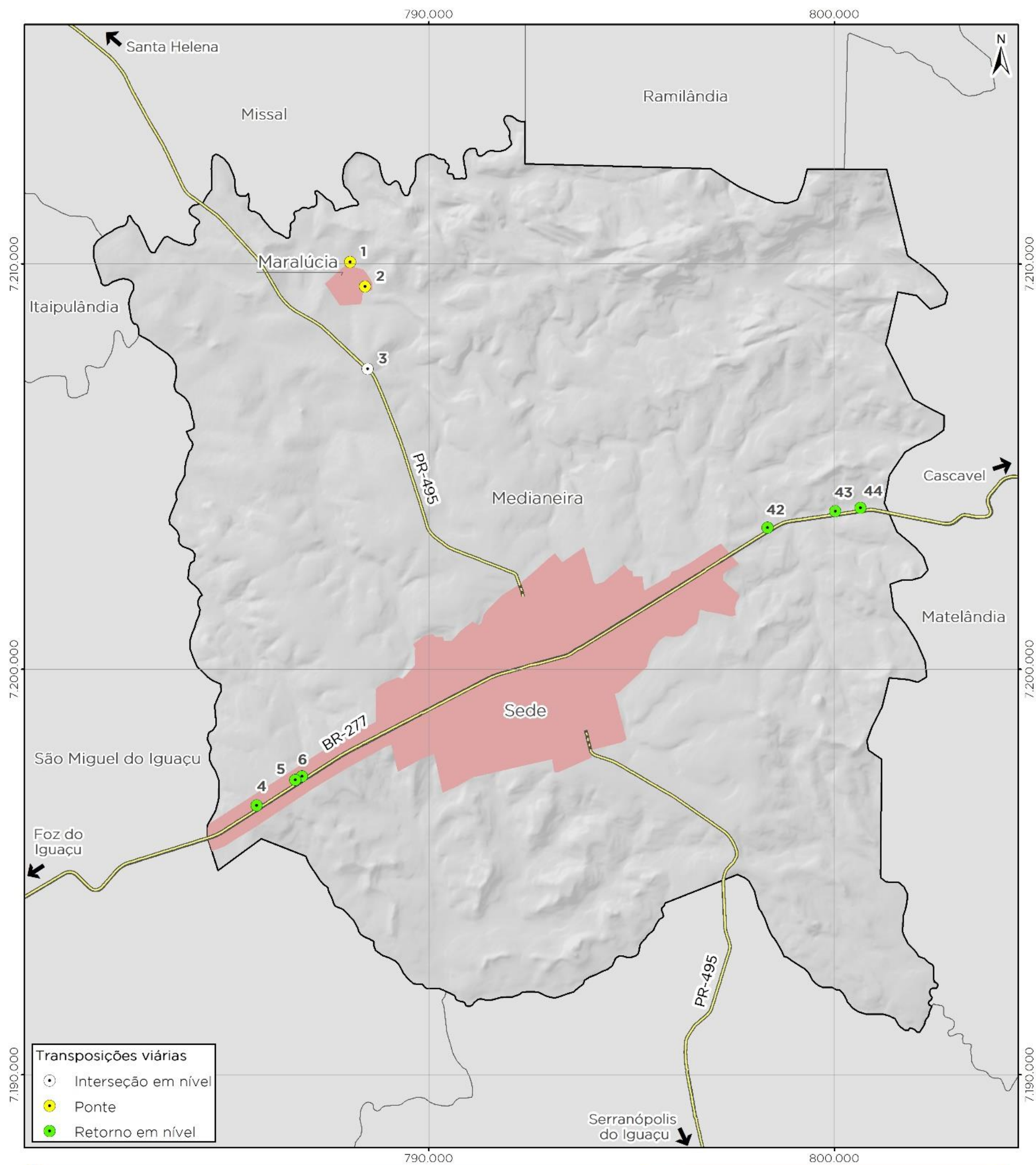
12.3 SISTEMAS DE TRANSPOSIÇÃO

As transposições viárias são passagens de uma via para outra, geralmente locadas sobre ou sob avenidas movimentadas, rodovias, ferrovias e corpos d'água. Em Medianeira, são importantes elementos as transposições existentes na Rodovia BR-277, que corta o tecido urbano e depende de passagens entre um lado da Avenida 24 de Outubro e o outro, além das entradas e saídas das faixas rodoviárias. Além disso, existem outras transposições importantes.

Assim, foram levantados e mapeados todos esses elementos, apresentados pelos mapas da FIGURA 12.31 e da FIGURA 12.32. Destaca-se no tecido urbano mais denso as trincheiras e o viaduto da Avenida Brasília, que realizam a transposição entre as duas vias da Avenida 24 de Outubro. Todos servem como rota de tráfego entre os bairros ao norte da BR-277 e os ao sul, incluindo também as rotas de carga. Em complementação, as alças de acesso operam com as entradas e saídas entre os lados da Avenida 24 de Outubro e as pistas dos dois sentidos da BR-277. São no total seis saídas para a marginal no lado sul e sete no lado norte. Já para os acessos à rodovia, são seis para a marginal sul e oito para a marginal norte. Além disso, há duas transposições subterrâneas feitas para pedestres, uma nas proximidades da Frimesa e outra próxima da Rua Iguaçu.

Fora do perímetro urbano atual, há o trevo de acesso ao distrito de Maralúcia, na PR-427. Dentro do distrito, há duas pontes sobre o rio Ouro Verde, na Estrada de Santa Rita e na Estrada de Sanga Seca. Já ao longo da BR-277, há alguns retornos em nível para ambos os sentidos, marcando locais de interseção na pista principal da rodovia. Destaca-se a inexistência de passarelas sobre a rodovia.

FIGURA 12.31 – SISTEMAS DE TRANSPOSIÇÃO – TERRITÓRIO MUNICIPAL



Legenda

- Rodovias
- Atual PR-495 / Futura Av. Municipal
- Limite municipal de Medianeira
- Perímetros Urbanos Propostos
- Municípios do Paraná

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR

TRANSPOSIÇÕES VIÁRIAS

0 1 2 4 km

Escala do mapa: 1 : 100.000

1 cm = 1.000 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000

Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S

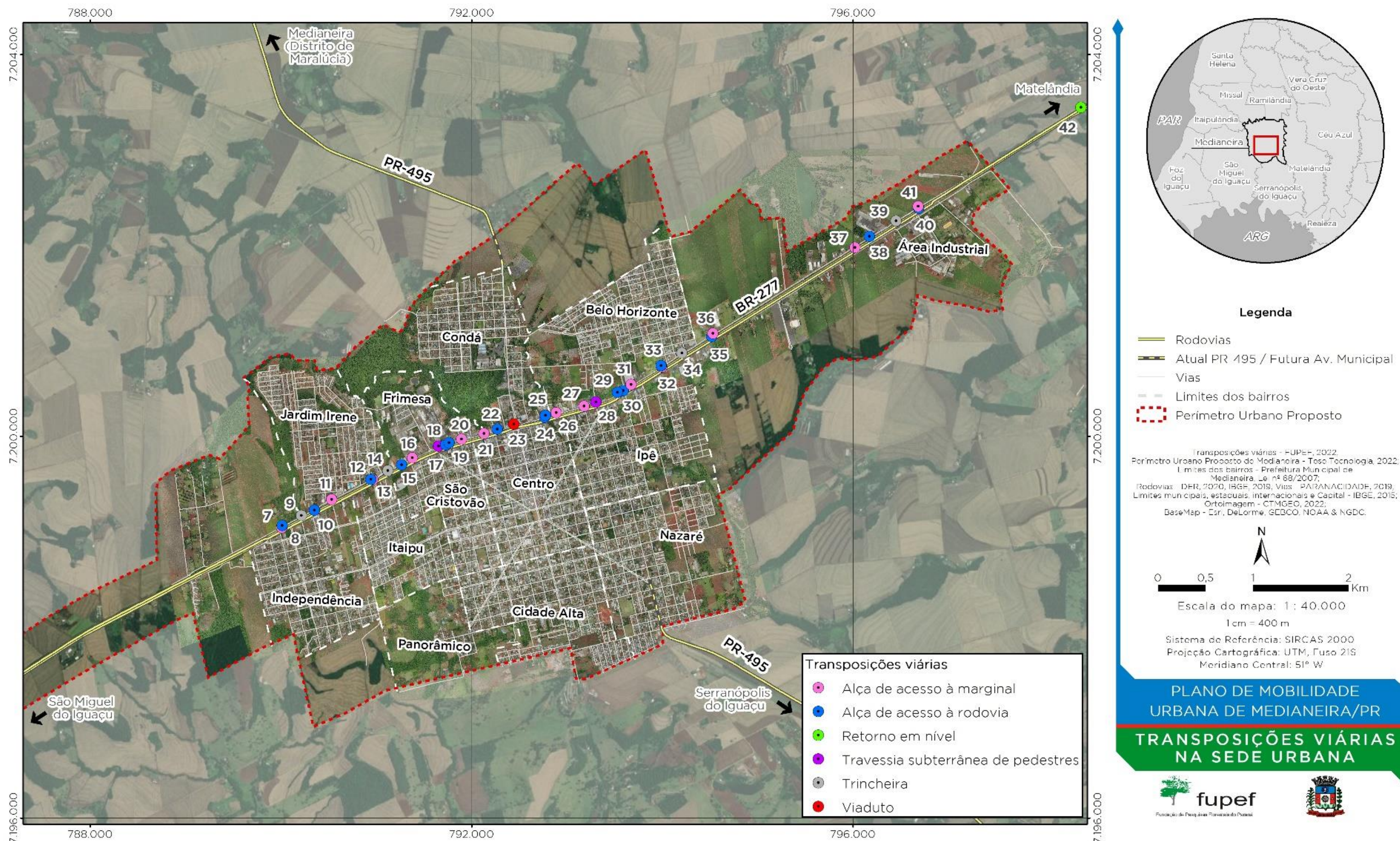
Meridiano Central: 57° W



Transposições viárias - FUPEF, 2022;
Perímetros Urbanos Propostos de Medianeira - Tese Tecnologia, 2022;
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Relevo sombreado - Adaptado de BDGEX, 2016.

Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.32 – SISTEMAS DE TRANSPosição – SEDE URBANA E ÁREA INDUSTRIAL



QUADRO 12.1 – SISTEMAS DE TRANSPOSIÇÃO – LEGENDA

CÓDIGO	TRANSPOSIÇÃO	TIPO
1	Ponte Estr. Santa Rita	Ponte
2	Ponte Estr. Santa Rita	Ponte
3	Trevo Maralúcia	Interseção em nível
4	Retorno Km 679	Retorno em nível
5	Retorno Km 678B	Retorno em nível
6	Retorno Km 678A	Retorno em nível
7	Alça Sul A	Alça de acesso à marginal
8	Alça Norte O	Alça de acesso à rodovia
9	Trincheira Jardim Irene	Trincheira
10	Alça Sul B	Alça de acesso à rodovia
11	Alça Norte N	Alça de acesso à marginal
12	Alça Norte M	Alça de acesso à rodovia
13	Alça Sul C	Alça de acesso à marginal
14	Trincheira Frimesa	Trincheira
16	Alça Sul D	Alça de acesso à rodovia
17	Alça Norte L	Alça de acesso à marginal
18	Travessia Frimesa	Travessia subterrânea de pedestres
19	Alça Sul E	Alça de acesso à rodovia
20	Alça Norte K	Alça de acesso à rodovia
21	Alça Norte J	Alça de acesso à marginal
22	Alça Sul F	Alça de acesso à marginal
23	Alça Norte I	Alça de acesso à rodovia
24	Viaduto Av. Brasília	Viaduto
25	Alça Sul G	Alça de acesso à rodovia
26	Alça Norte H	Alça de acesso à rodovia
27	Alça Norte G	Alça de acesso à marginal
28	Alça Sul H	Alça de acesso à marginal
29	Travessia Ipê	Travessia subterrânea de pedestres
30	Alça Norte F	Alça de acesso à rodovia
31	Alça Sul I	Alça de acesso à rodovia
32	Alça Norte E	Alça de acesso à marginal
33	Alça Norte D	Alça de acesso à rodovia
34	Alça Sul J	Alça de acesso à marginal
35	Trincheira Belo Horizonte	Trincheira
36	Alça Sul K	Alça de acesso à rodovia
37	Alça Norte C	Alça de acesso à marginal
38	Alça Sul L	Alça de acesso à marginal
39	Alça Norte B	Alça de acesso à rodovia
40	Trincheira Área Industrial	Trincheira
41	Alça Sul M	Alça de acesso à rodovia
42	Alça Norte A	Alça de acesso à marginal
43	Retorno Km 665	Retorno em nível
44	Retorno Km 663	Retorno em nível

Fonte: FUPEF (2022).

12.4 TRANSPORTE INTERMUNICIPAL E RODOVIÁRIO

O município possui um terminal rodoviário localizado na Rua Paraná, no bairro Centro. Conforme dados da Revisão do Plano Diretor municipal, dez empresas de transporte dividem cinco guichês (SEDU, 2021g). Foram verificados nas plataformas das

próprias empresas e nas de sites de passagens rodoviárias quais as rotas disponíveis que atendem Medianeira. Assim, o transporte rodoviário é realizado através das rotas apresentadas no QUADRO 12.2. Dessa maneira, onze viagens atuam no município, fazendo ligações intermunicipais e também interestaduais com municípios dos estados do Rio Grande do Sul, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina. A localização da rodoviária faz com que as linhas de ônibus trafeguem por vias dentro do bairro Centro, trazendo um fluxo grande para o entorno.

Não há linhas de transporte intermunicipal, de característica coletiva e/ou metropolitana. Assim, a mobilidade por ônibus entre Medianeira e outros municípios depende das linhas rodoviárias, características de viagens longas.

QUADRO 12.2 – LINHAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO QUE ATENDEM MEDIANEIRA

EMPRESA	LINHA	ACESSO	PARADAS INTERMEDIÁRIAS PRINCIPAIS
Princesa dos Campos	Medianeira - Palotina	PR-495	Marechal Cândido Rondon / Santa Helena / Pato Bragado / Entre Rios do Oeste
Princesa dos Campos	Foz do Iguaçu - Guarapuava	BR-277	Santa Terezinha de Itaipu / Medianeira / Matelândia/ Céu Azul / Laranjeiras do Sul
Catarinense	Curitiba - Foz do Iguaçu	BR-277	Guarapuava/ Cascavel/ Medianeira
Cattani Sul	Foz do Iguaçu – Barrão / Pato Branco	BR-277	Francisco Beltrão / Capitão Leônidas Marques / Santo Antônio do Sudoeste / Barracão/ Medianeira
Expresso Maringá	Foz do Iguaçu - Londrina	BR-277	Campo Mourão/Medianeira/Maringá
Unesul	Porto Alegre (RS) – Foz do Iguaçu	BR-277	Caxias do Sul / São Leopoldo / Garibaldi / Nova Prata / Veranópolis / Chapecó / Planalto/ Medianeira
Helios	Caxias do Sul (RS) – Foz do Iguaçu	BR-277	Carazinho / Erechim / Garibaldi / Passo Fundo / Chapecó / Medianeira
Viação Garcia	Londrina - Foz do Iguaçu	BR-277	Campo Mourão / Cascavel / Medianeira
Expresso Nordeste	Rio de Janeiro (RJ) - Foz do Iguaçu	BR-277	São José dos Campos / Americana / Campinas / Medianeira
Expresso Nordeste	Foz do Iguaçu – São Paulo (SP)	BR-277	Medianeira
Viação Pluma	Foz do Iguaçu – São Paulo (SP)	BR-277	Medianeira
Viação Pluma	Foz do Iguaçu – Belo Horizonte (MG)	BR-277	Medianeira
Eucatur	Medianeira – Cuiabá (MT)	BR-277	Campo Grande / Medianeira
Viação São José	Tramandaí (RS) – Foz do Iguaçu	BR-277	Itapema / Criciúma/ Tubarão / Palhoça / Florianópolis / Balneário Camboriú / Blumenau / Gaspar/ Joinville / Garuva / Curitiba / Guarapuava / Cascavel / Medianeira

Fonte: FUPEF (2022).

12.5 TRANSPORTE POR TÁXI E POR APLICATIVO

Transita atualmente em Medianeira o Projeto de Lei nº 085/2021 que dispõe sobre a exploração do serviço de Táxi no município, determinando a regulamentação para permissões (que terão um prazo de 10 anos) e a divisão dos pontos em fixos e pontos livres. Determina também a regulamentação dos veículos, das tarifas, dos motoristas e as penalidades previstas.

Porém, atualmente, o município não dispõe de uma lei que regulamente o serviço de transporte de passageiros de táxi, com diretrizes para a execução do serviço no município, contando apenas com decretos de criação dos pontos de táxi que determinam a localização dos pontos e lotação de veículos. A partir do disposto nesses decretos, foram localizados os pontos de táxi da cidade. Dos 16 pontos regulamentados, 12 foram identificados com dados secundários, conforme FIGURA 12.33. Destes, 01 possui abrigo, localizado dentro da rodoviária (FIGURA 12.34) e outro possui identificação (FIGURA 12.35).

FIGURA 12.33 – LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE TÁXI DE MEDIANEIRA



- Legenda**
- Pontos de táxi
 - Rodovias
 - Vias
 - Limites dos bairros
 - Perímetro da Sede Urbana de Medianeira

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR

PONTOS DE TÁXI DA SEDE URBANA

0 250 500 1.000 m
Escala do mapa: 1: 25.000
1 cm = 250 m
Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
Meridiano Central: 57° W



Pontos de táxi - FUPEF, 2022;
Limites dos bairros e Perímetro urbano de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 68/2007;
Rodovias - DNIT, 2020; IBGE, 2019; Vias - PARANACIDADE, 2019;
Limites municipais, estaduais e internacionais - IBGE, 2015;
Ortofotomapeamento - CIMGEO, 2022;
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.34 – PONTO DE TÁXI COM ABRIGO



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.35 – PONTO DE TÁXI COM IDENTIFICAÇÃO



Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.15 – LEGENDA DOS LOCAIS DE PONTOS DE TÁXI DE MEDIANEIRA

PONTO	Local
Ponto 01	Estação Rodoviária Municipal - Rua Paraná, s/nº
Ponto 02	Av. Brasília eq. com 24 de outubro
Ponto 03	BR 277 junto ao Posto Ipê saída para Matelândia (Não localizado)
Ponto 04	Av. Brasil com a Rua Pernambuco - Hospital Nossa Senhora da Luz
Ponto 05	Rodovia BR 277, KM 671,5 nas proximidades da Área Industrial de Medianeira (Não localizado)
Ponto 06	Av. Iguaçu esquina com Rua Santiago, Bairro Nazaré
Ponto 07	Av. Brasília esquina com a Rua Tapuias, Bairro Condá
Ponto 08	Av. Pedro Soccol esquina com Rua Piauí, Bairro Nazaré
Ponto 09	Rua Bahia nas proximidades da Frimesa
Ponto 10	Av. 24 de Outubro - em frente nova sede SICREDI
Ponto 11	Bairro Frimeza Rua Elizabeth Goulart, 300, bairro Frimesa
Ponto 12	Av. 24 de outubro eq. com a Rua Bahia
Ponto 13	Av. Brasil, em frente a UTFPR
Ponto 15	Av. Pedro Soccol, entre a Av. Brasil e Rua Argentina
Ponto 16	Avenida João XXIII esquina com a Rua Jaime Loch

Fonte: FUPEF (2022).

Já a Lei nº 108/2008 estabelece o transporte individual de passageiros em veículo automotor do tipo motocicleta. A legislação regulamenta o transporte de passageiros e entrega de mercadorias por mototáxis, estabelecendo normas para obtenção da permissão por empresas ou agências interessadas, devendo os mototaxistas ter seu ponto de atendimento na sede da agência em que estiverem cadastrados, entre outras normas a serem cumpridas pelos profissionais e empresas responsáveis.

O Projeto de Lei nº 084/2021 regulamenta o sistema de transporte e prestação de serviços através de motocicletas, denominado mototáxi. O Projeto de Lei determina que a concessão será delegada para pessoas jurídicas e Micro Empreendedor individual, além de limitar o número de permissões para a prestação do serviço de um mototáxi para cada mil habitantes.

Outros pontos tratados dizem respeito as especificações do veículo, normas de operação, tarifa de referência, obrigações dos concessionários e condutores auxiliares, proibições, fiscalizações e penalidades. Além disso, o Projeto de Lei retira a obrigatoriedade da vinculação do mototaxista com o ponto de atendimento da sede, determinado que o ponto deve ser criado por um ou mais concessionários, aprovado pela Medtran, possuir licença do Corpo de Bombeiros e contar com infraestrutura possuindo sala com banheiro e local coberto para as motocicletas.

No que diz respeito ao transporte por aplicativos, transita no município o Projeto de Lei nº 083/2021, que regulamenta no município de Medianeira a exploração de

atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, intermediado exclusivamente por aplicativos ou outras plataformas digitais de comunicação em rede utilizadas para esta finalidade.

O Projeto de Lei aborda que a autorização será concedida às Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado – ATTC's cadastradas no município, e determina como funcionará a política de preços, de cadastramento de veículos e motoristas e as funções da unidade gestora de trânsito do município (MEDTRAN). No município atuam atualmente, sem regulamentação, serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros como os aplicativos RápidoCar e Garupa.

Além dos regulamentos de transportes já citados, existe o Decreto nº 004/00 que regulamenta o ponto de transportadores autônomos de Medianeira. O Decreto determina que os veículos deverão estar devidamente legalizados perante os Órgãos de Trânsito, além de determinar as penalidades para o não cumprimento do decreto.

12.6 TRANSPORTE ESCOLAR

O Sistema público de transporte escolar em Medianeira é regido através dos contratos nº 141, 142, 143, 144 e 145/2021 (MEDIANEIRA, 2021). Tal contrato refere-se a um aditivo de valor para execução de serviços para o transporte escolar de alunos ida e volta nas escolas existentes no município matutino, vespertino e noturno com as empresas Paloma, Dawel, Transmediza, Sistran, Darcy Afonso Muller & CIA. No mesmo contrato de termo aditivo é ainda estabelecido um segundo termo com as empresas Paloma, Dawel e Darcy Afonso (MEDIANEIRA, 2021).

Vale ressaltar que, além do contrato, existe também um decreto relacionado ao transporte escolar de Medianeira. O Decreto nº 088/2004 (MEDIANEIRA, 2004) cria o comitê de transporte escolar no município de Medianeira que possui, sobretudo, o objetivo de fiscalização da aplicação dos recursos do Programa Estadual de Transporte Escolar (PETE).

Assim, as linhas, empresas e valores de contrato do transporte escolar de Medianeira estão dispostos no QUADRO 12.3 a seguir.

QUADRO 12.3 – DETALHES DA CONCESSÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR SEM VALORES ADITIVOS

Nome da Empresa	Descrição	Valor da Proposta
Paloma	Linhas Morro da Salete, Ocoy Federak e Área Industrial	R\$ 19.144,86
	Linhas São Brás, Rio Javali e Mazzola	R\$ 26.046,30
	Linhas São Brás, Pedreira Olivo, Mazzola e Belo Horizonte	R\$ 12.774,30
	Linhas Vitória, Ouro Verde e São Francisco	R\$ 26.544,00
	Linhas São Bernardo, Alegria, Salvador e Saúde	R\$ 32.649,12
	Linhas Alegria, São Bernardo, Sávio, Saltinho e Maralúcia	R\$ 32.649,12
	Linhas São Bernardo, Laranjita, Saúde, BR 277.	R\$ 22.894,00
	Linhas Graça Aranha, Vanini, Sol e Ouro	R\$ 25.747,68
	Linhas Sol e Ouro, Graça Aranha	R\$ 6.474,00
	Linhas Ouro Verde, Espigão do Norte	R\$ 19.173,00
	Linhas BR 277, Bom Jesus, Valiatti	R\$ 21.289,50
	Linhas Morro da Salete, Ocoy Federal, Área Industrial	R\$ 4.718,55
	Pagamento por passe	R\$ 98.310,00
Dawel	Linhas Pessali, Maralúcia, Santa Rita, São Valentim e Fazenda Hortelã	R\$ 40.548,00
	Linhas Alto Dourado, Dourado, Cassol, Mineira, São Miguel e Vila Rural	R\$ 33.517,50
	Linhas Saltinho Pessali, Alto Alegria e São Francisco	R\$ 17.167,50
	Linhas Bairro Nazaré e Condá	R\$ 8.437,50
Transmediza	Linha Vila Rural	R\$ 19.548,00
	Linhas Transporte escolar em todos os bairros e centro	R\$ 61.567,63
SISTRAN	Linhas Transporte escolar para todos os bairros e centro. Tipo de veículo: Van para cadeirantes	R\$ 25.193,40
Darcy Afonso Mueller & CIA	Linhas Sávio, São Bernardo	R\$ 9.675,00

Fonte: MEDIANEIRA (2021).

No caso das empresas Paloma e Dawel, são utilizados no transporte um total de seis ônibus e cinco vans que fazem o transporte escolar interno na sede e 15 ônibus e cinco vans que realizam o transporte escolar na área rural (SEDU, 2021g).

Estas empresas são as únicas que fazem o transporte escolar. Na FIGURA 12.36 pode-se ver uma das vans escolares do transporte rural estacionada em frente à escola desse distrito, já na FIGURA 12.37 é possível ver alguns micro-ônibus do transporte escolar estacionados no estacionamento do paço municipal.

FIGURA 12.36 – VAN DE TRANSPORTE ESCOLAR NO DISTRITO DE MARALÚCIA



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.37 – MICRO-ÔNIBUS DO TRANSPORTE ESCOLAR ESTACIONADOS NO PAÇO MUNICIPAL NO BAIRRO IPÊ



Fonte: FUPEF (2022).

A empresa SISTRAN faz o transporte escolar com Van especial para cadeirantes. Segundo dados da Secretaria de Educação, estima-se que cerca de 2.384 estudantes da rede pública utilizaram o transporte escolar. Destes, 38% moram na área rural,

distribuídos em 53 localidades rurais, e 52% na área urbana (SEDU, 2021g). Os alunos desembarcam em frente às escolas e não há sinalização especial no horário de embarque e desembarque antes e após o início e fim das aulas, como é possível ver na FIGURA 12.38, a seguir.

FIGURA 12.38 – SAÍDA DE ALUNOS DA ESCOLA ESTADUAL BELO HORIZONTE NO BAIRRO DE MESMO NOME



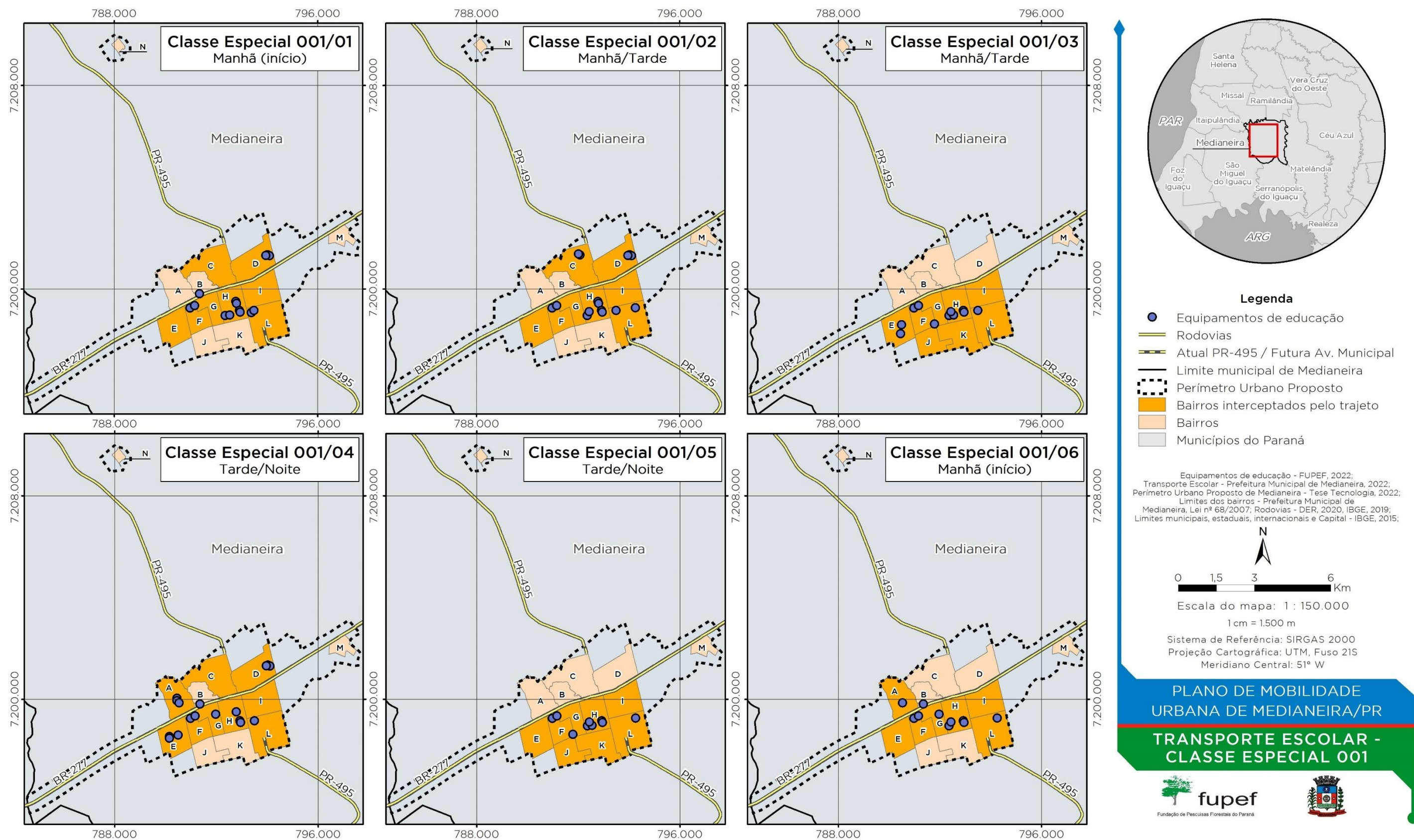
Fonte: FUPEF (2022).

Os bairros e escolas abrangidos pelas linhas realizadas pelo transporte escolar podem ser observados nas FIGURA 12.39, FIGURA 12.40,

FIGURA 12.41, FIGURA 12.42, FIGURA 12.43, FIGURA 12.44, FIGURA 12.45, FIGURA 12.46, FIGURA 12.47, FIGURA 12.48, FIGURA 12.49, FIGURA 12.50, FIGURA 12.51, FIGURA 12.52, FIGURA 12.53, FIGURA 12.54, FIGURA 12.55, FIGURA 12.56, FIGURA 12.57, FIGURA 12.58, FIGURA 12.59, FIGURA 12.60, FIGURA 12.61, FIGURA 12.62, FIGURA 12.63, FIGURA 12.64, FIGURA 12.65. Os mapas foram elaborados conforme os Lotes da concessão descritos anteriormente e dados fornecidos pela prefeitura. Os pontos em azul nos mapas são as escolas presentes na área de

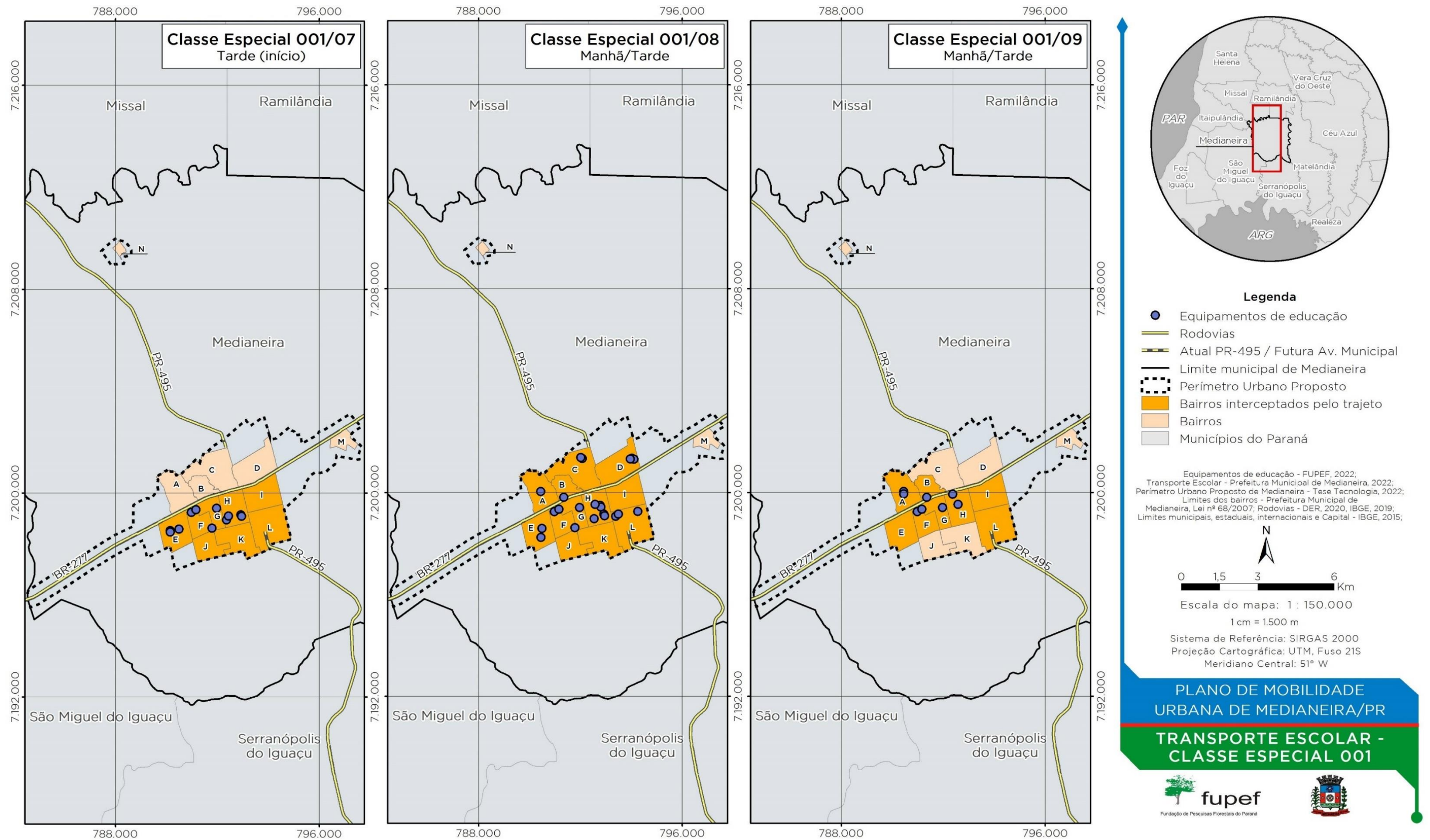
abrangência, não correspondendo necessariamente as escolas atendidas pelo transporte escolar demonstrado. O nome dos bairros pode ser verificado na TABELA 12.16.

FIGURA 12.39 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR CLASSE ESPECIAL 01



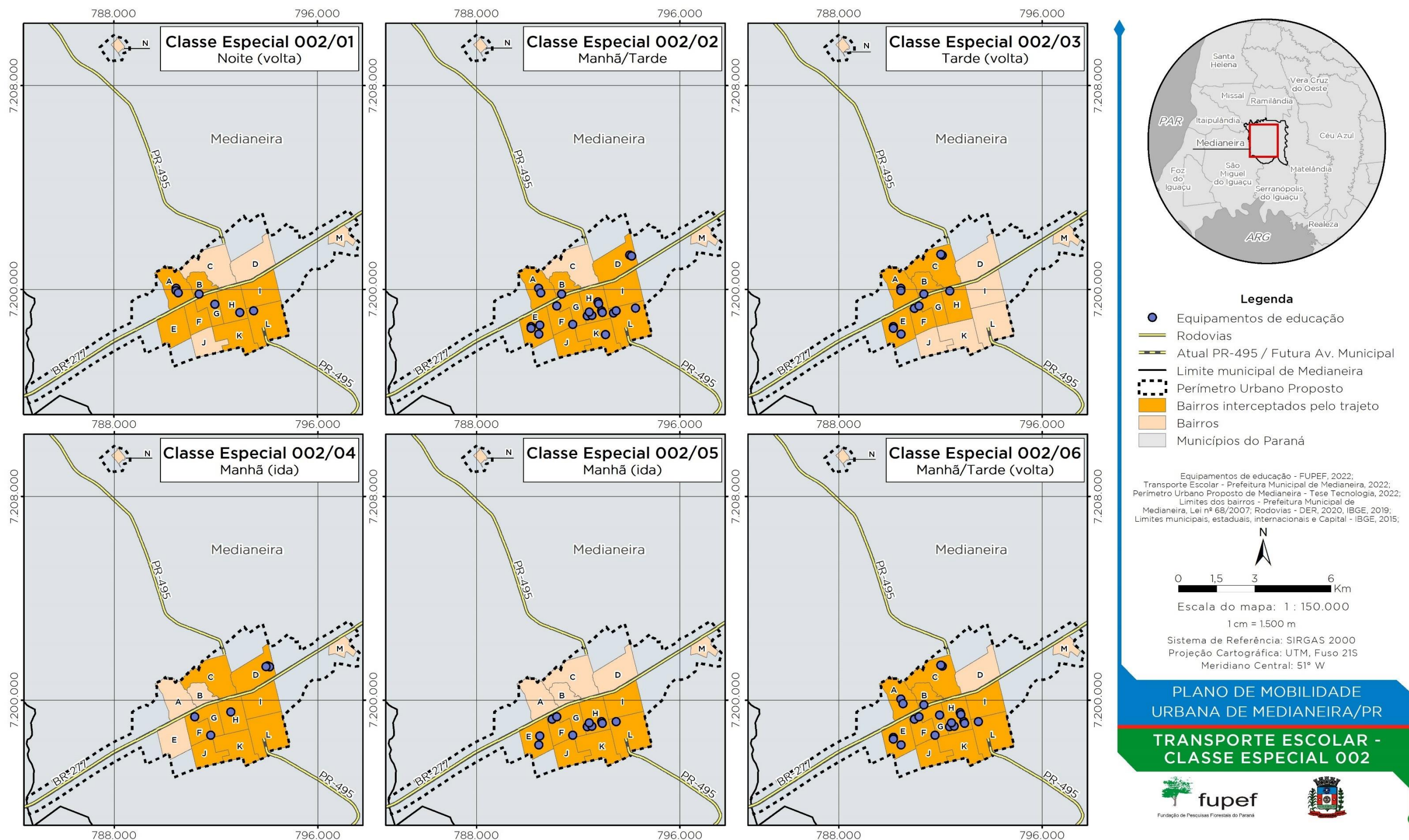
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.40 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR CLASSE ESPECIAL 01



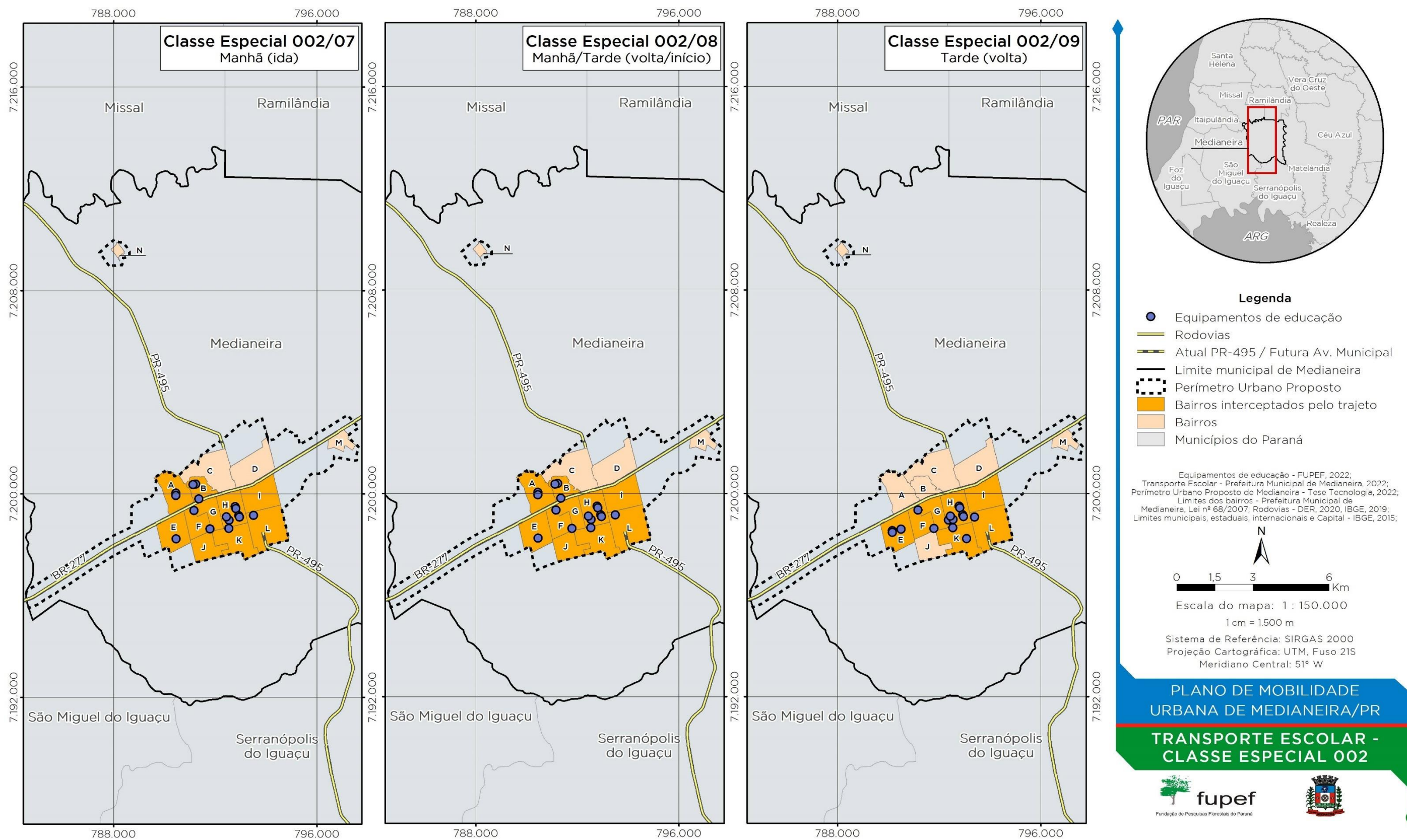
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.41 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR CLASSE ESPECIAL 02



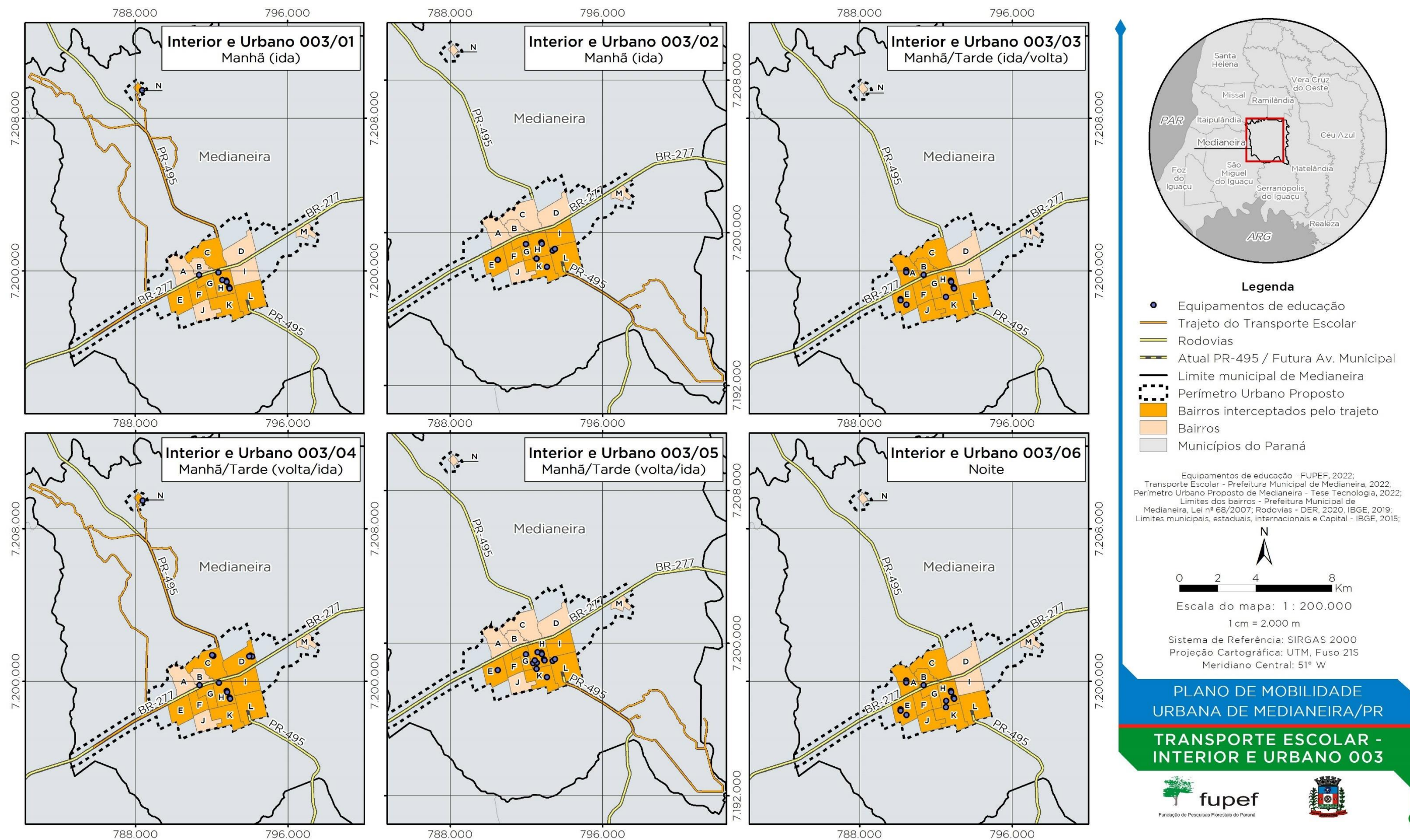
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.42 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR CLASSE ESPECIAL 02



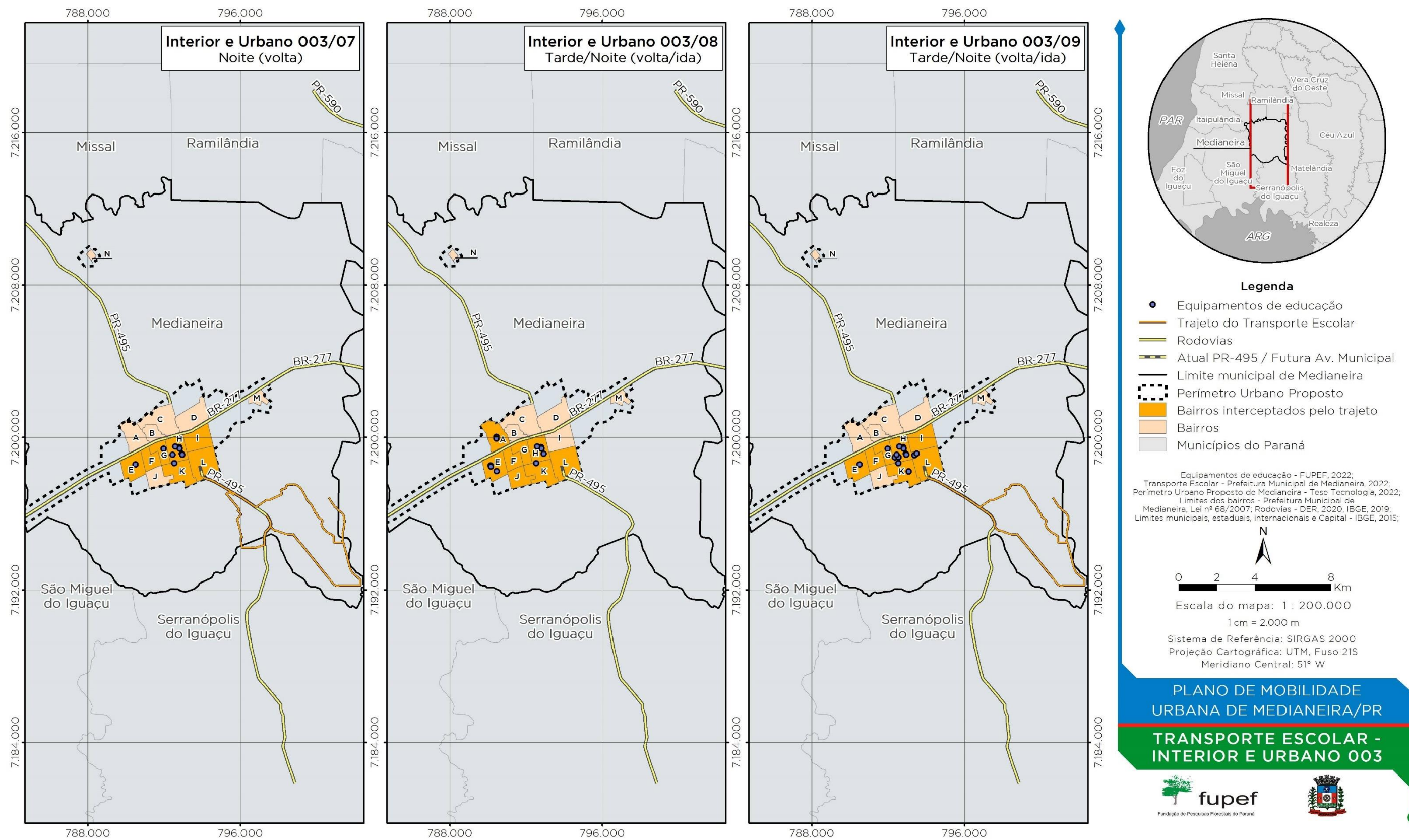
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.43 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 03



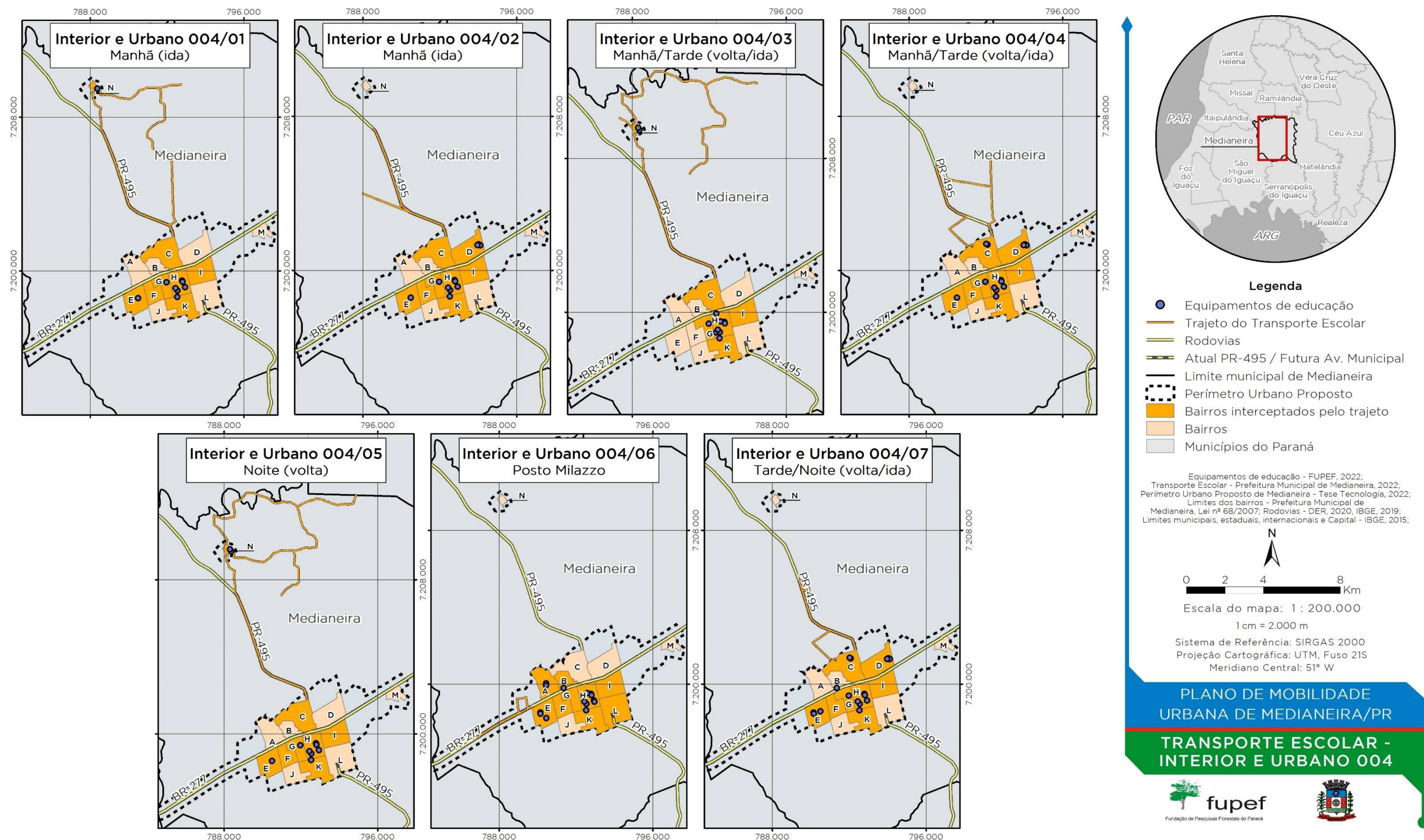
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.44 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 03



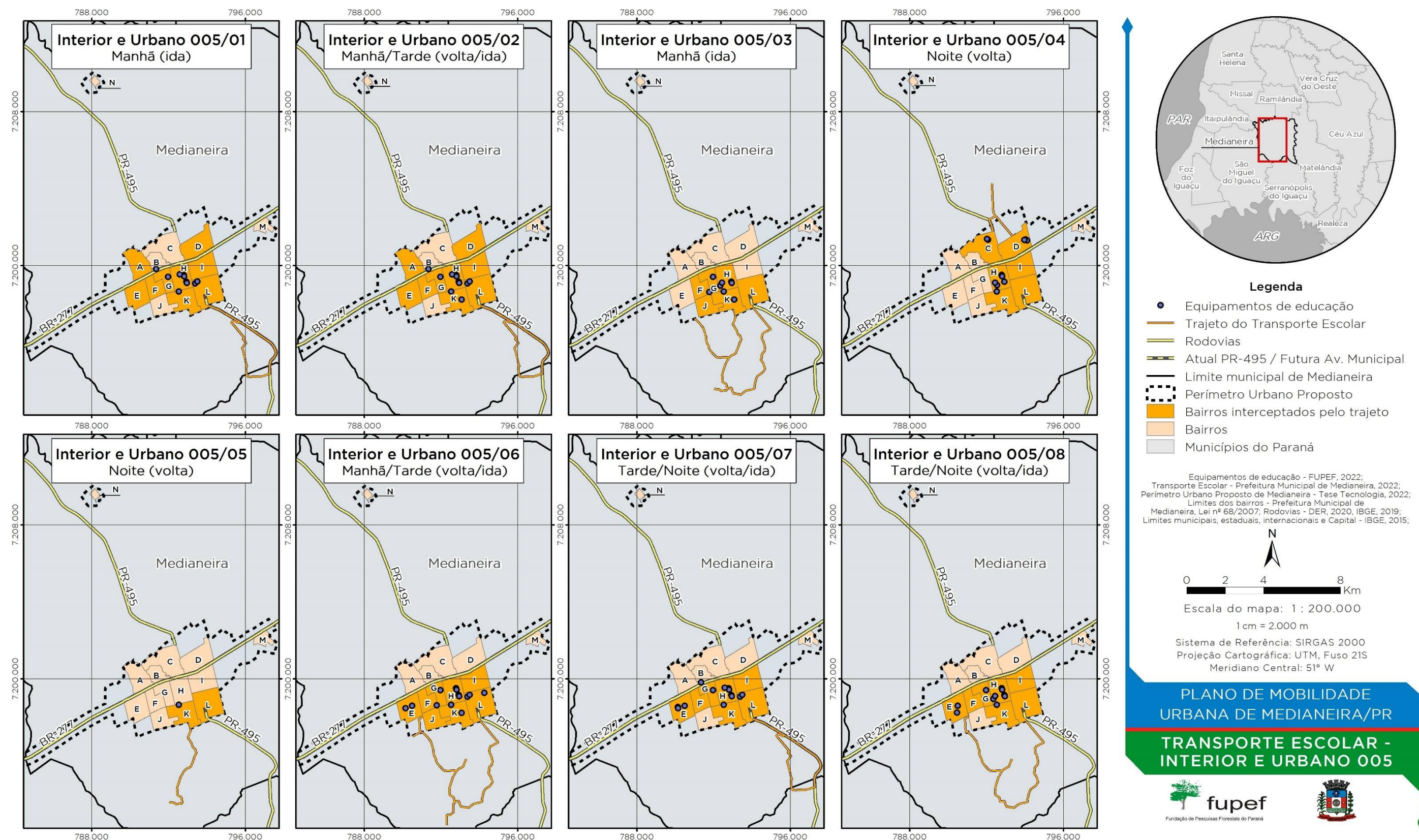
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.45 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 04



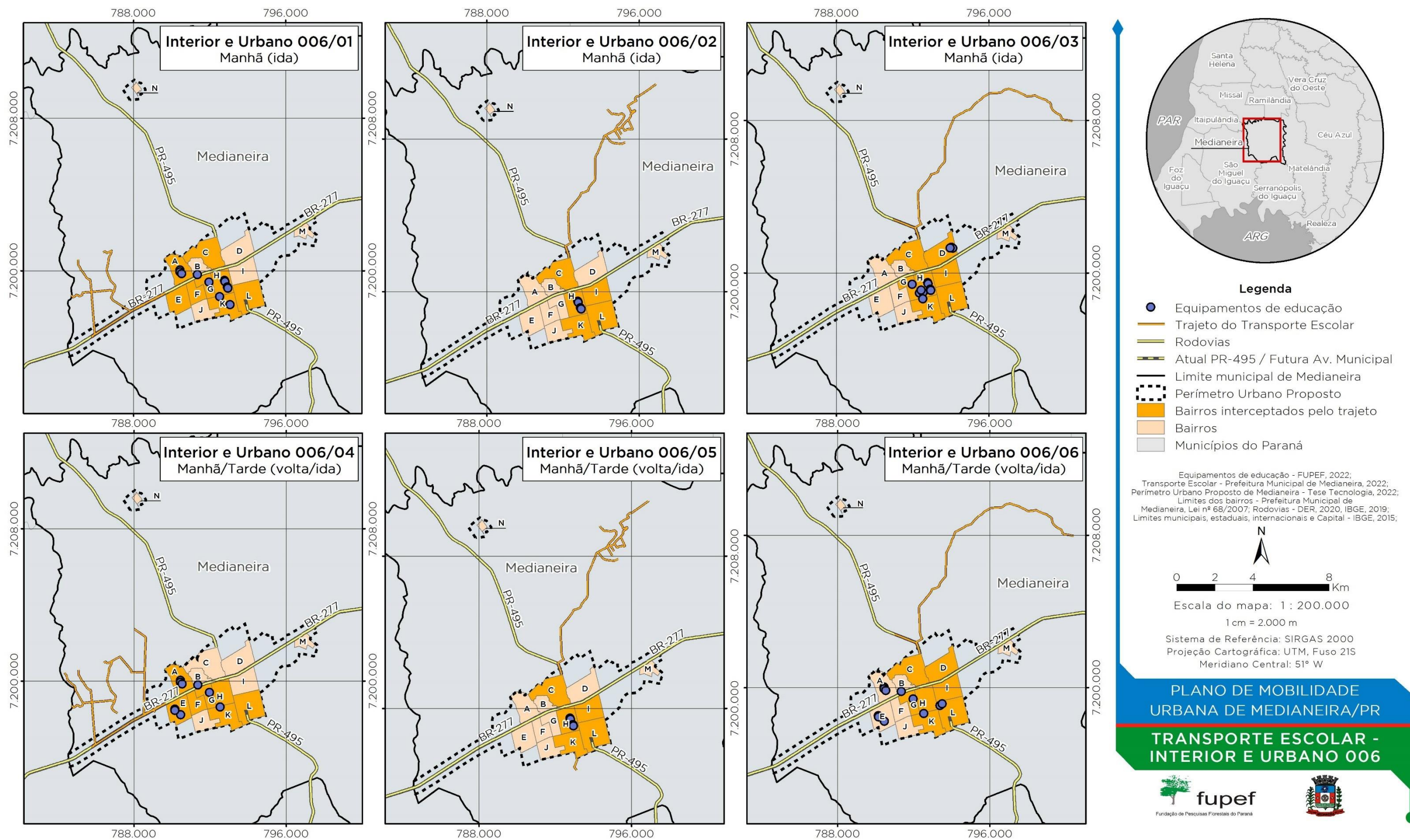
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.46 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 05



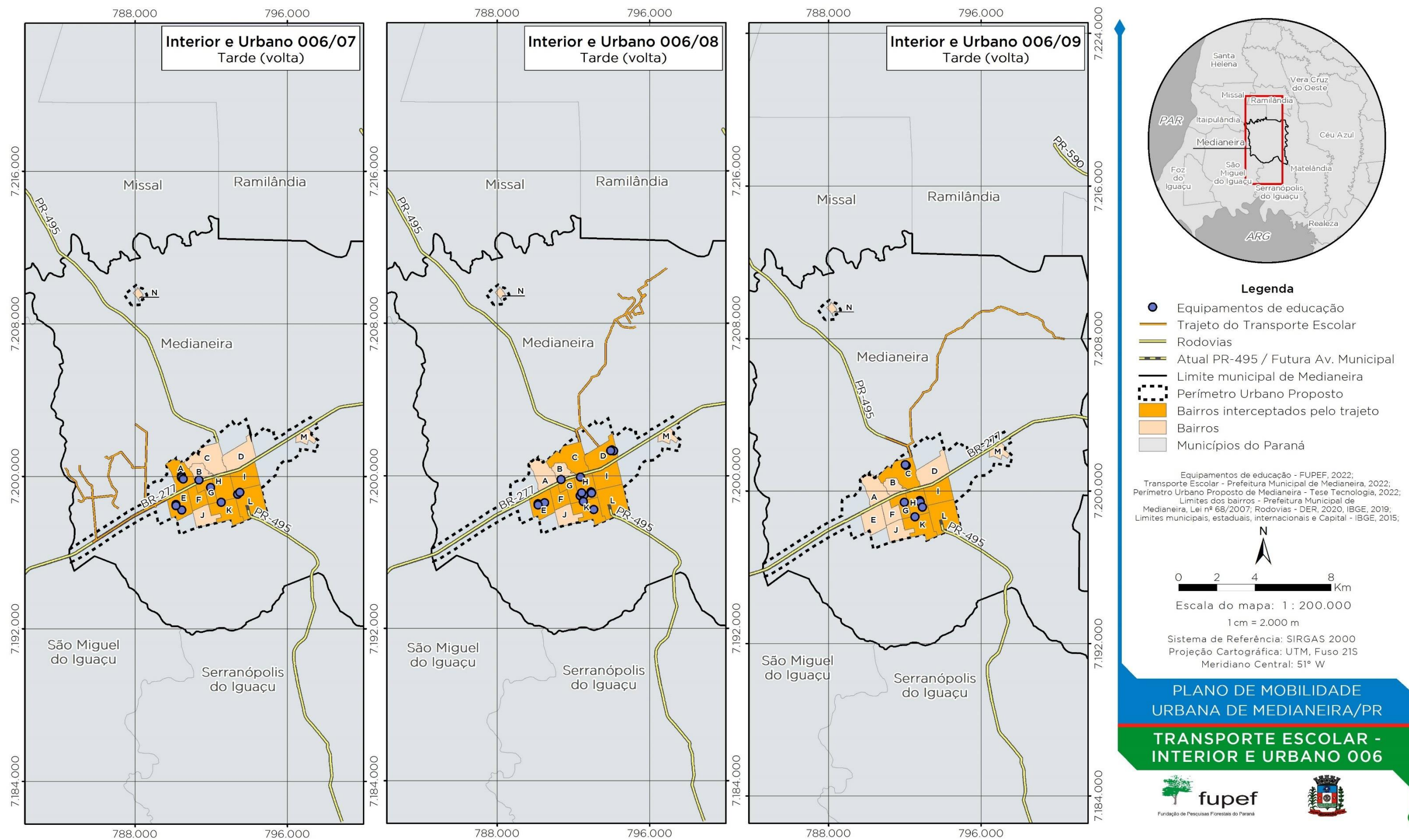
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.47 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 06



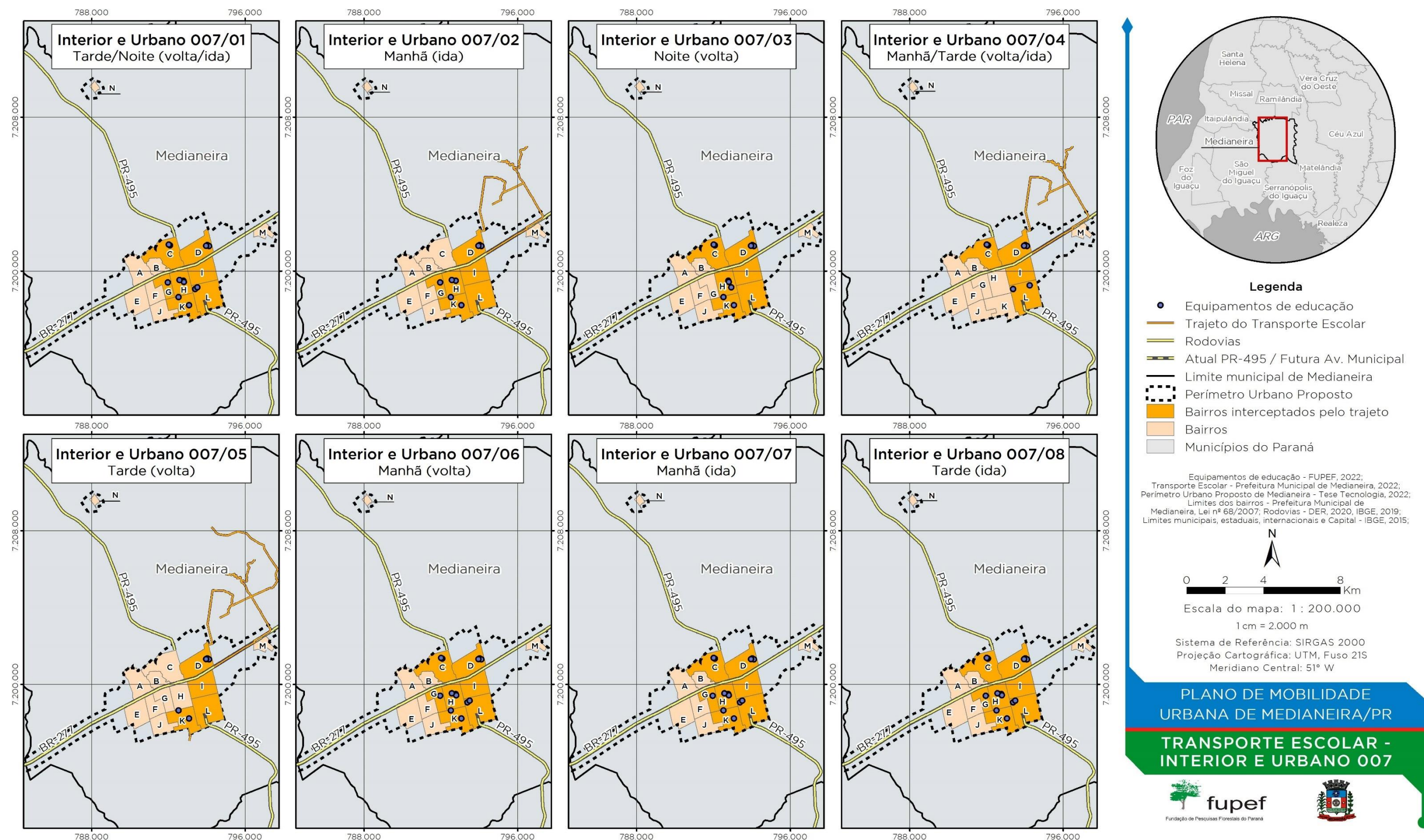
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.48 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 06



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.49 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR INTERIOR E URBANO 07



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.50 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 01 E 17

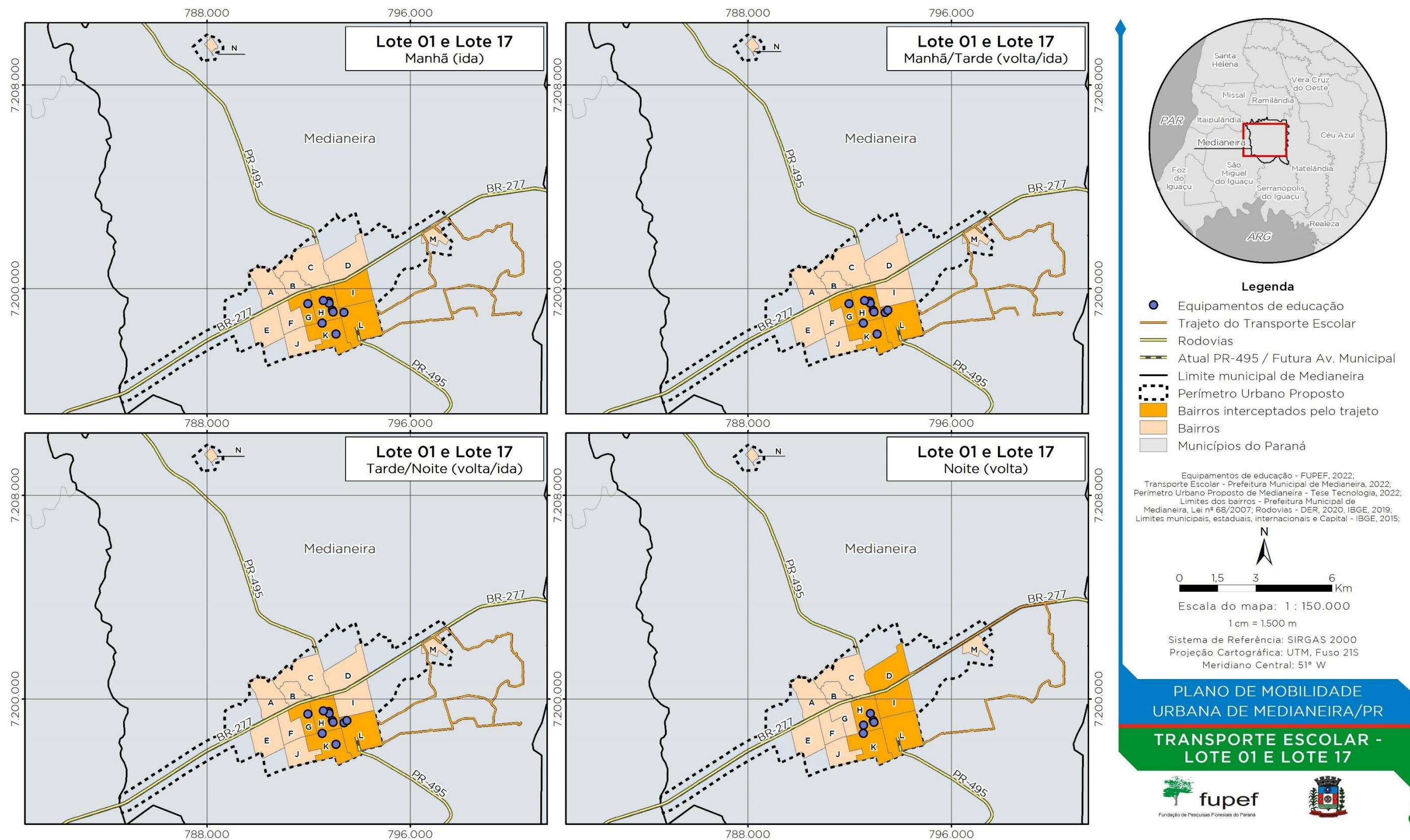
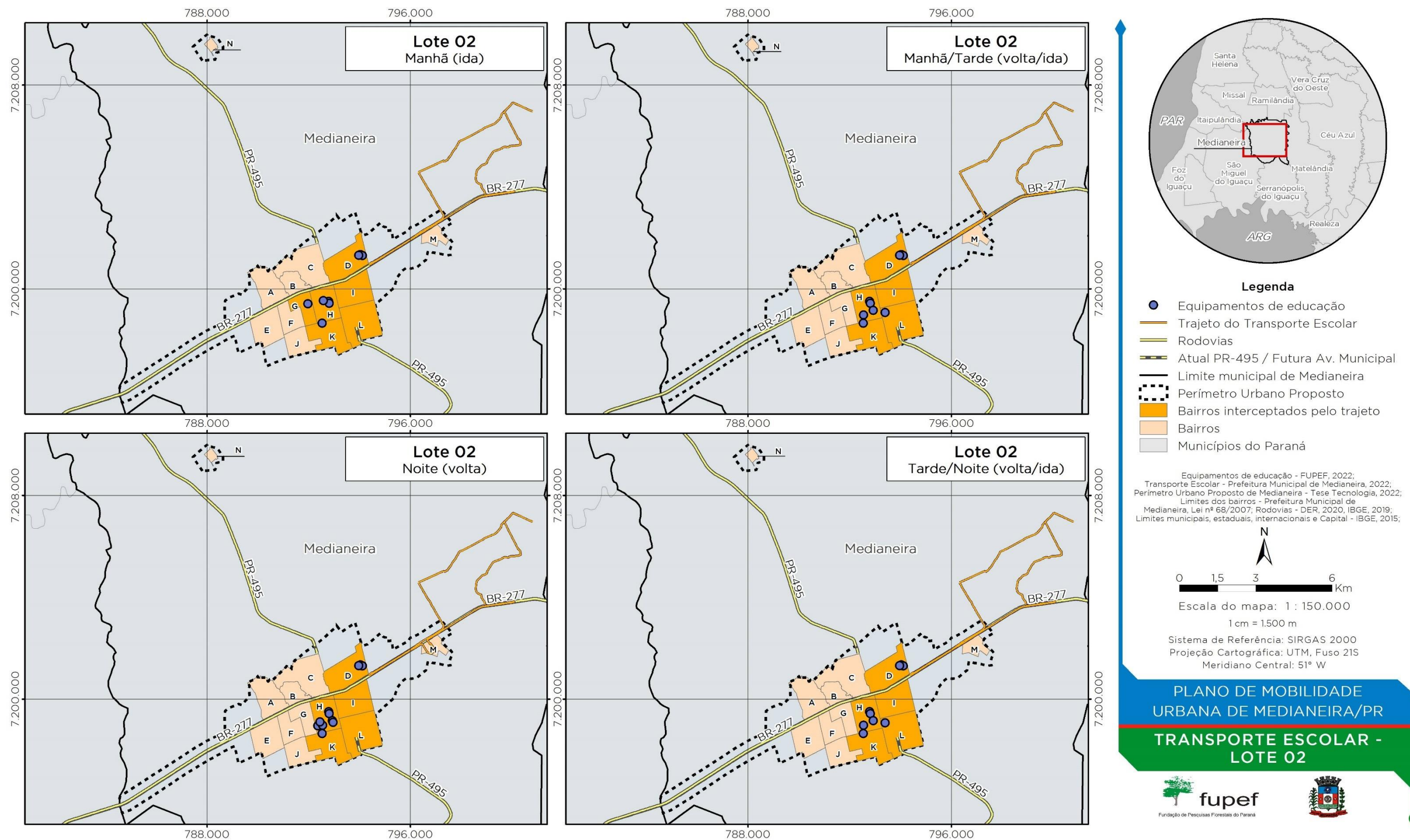


FIGURA 12.51 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 02



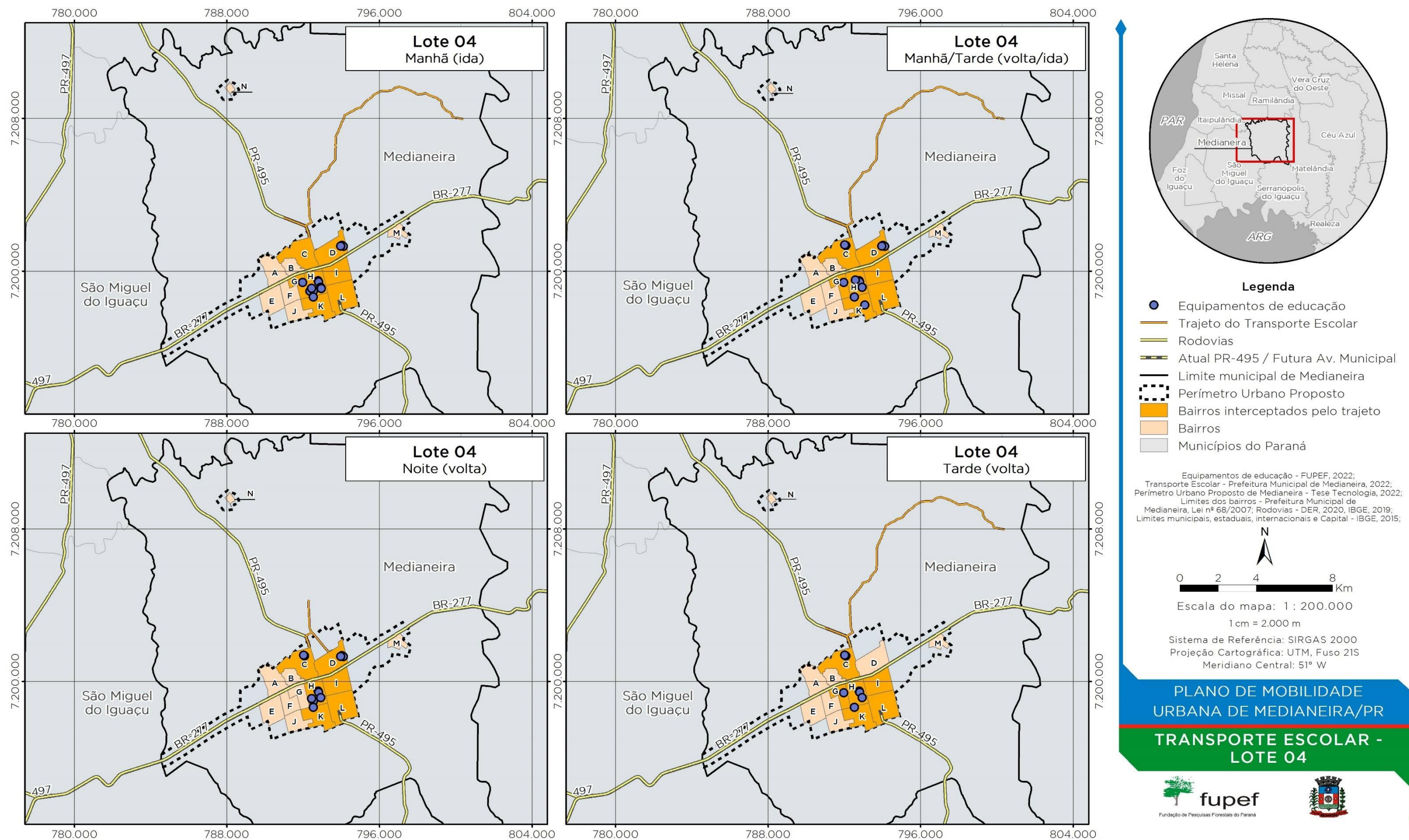
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.52 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 03



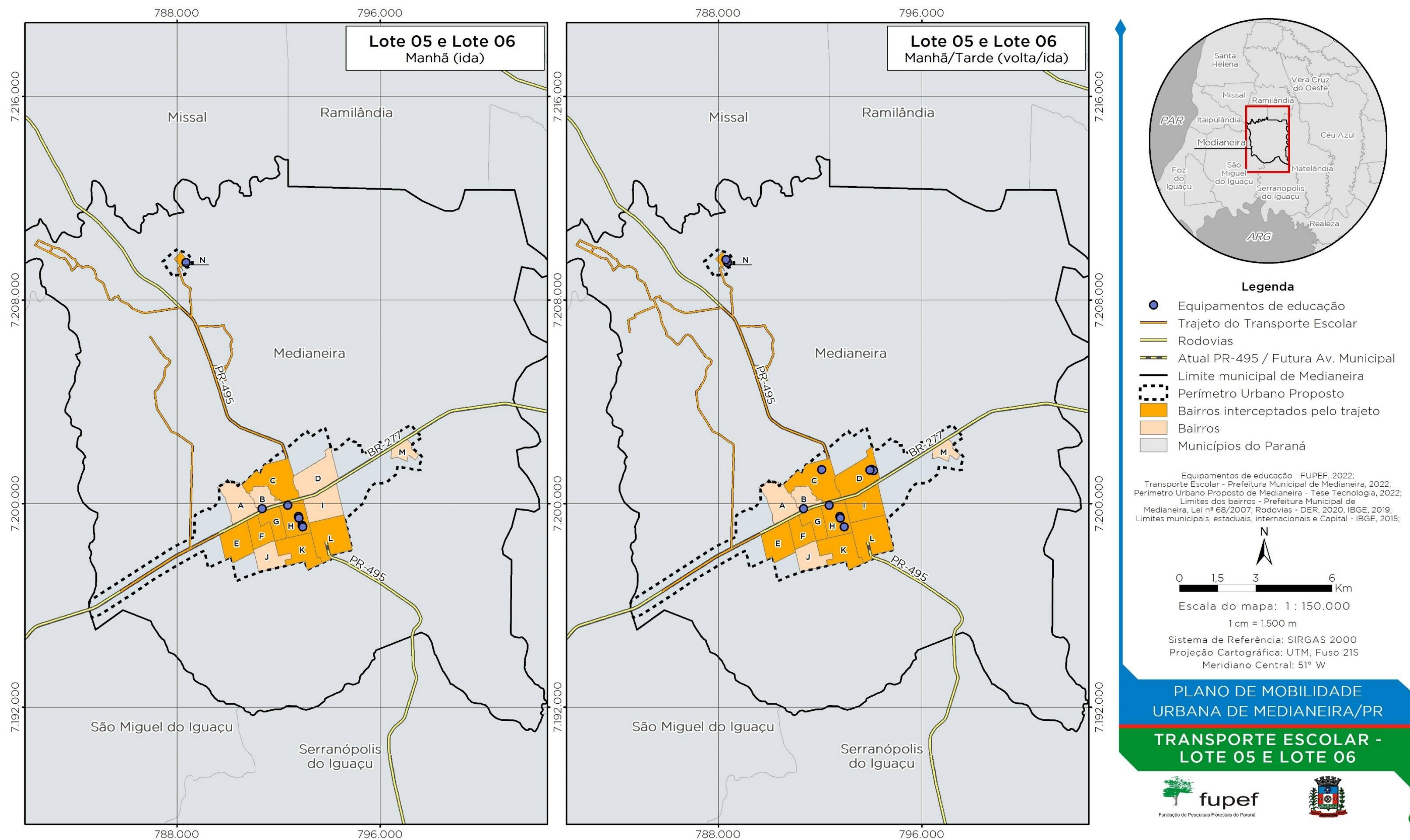
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.53 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 04



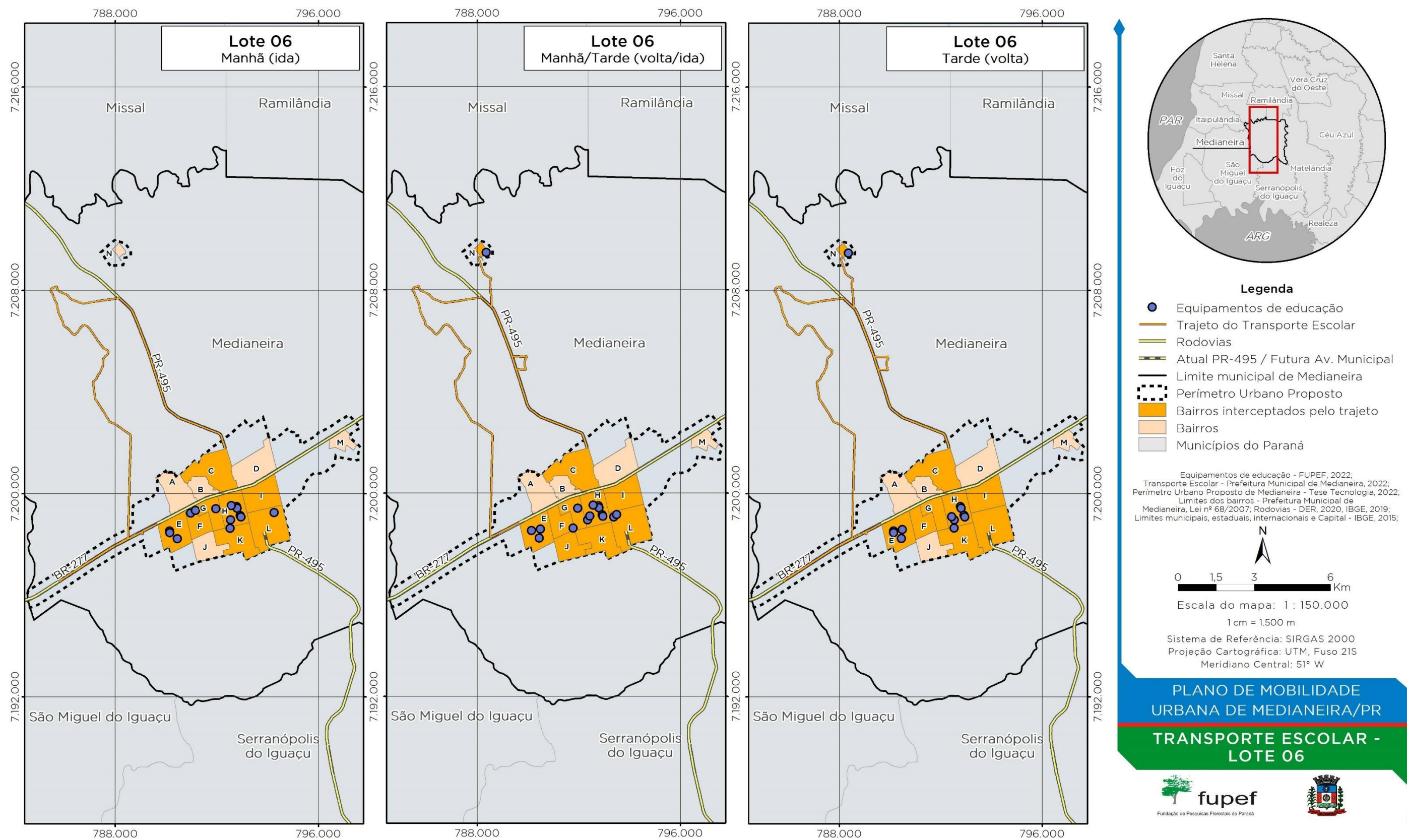
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.54 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 05 E LOTE 06



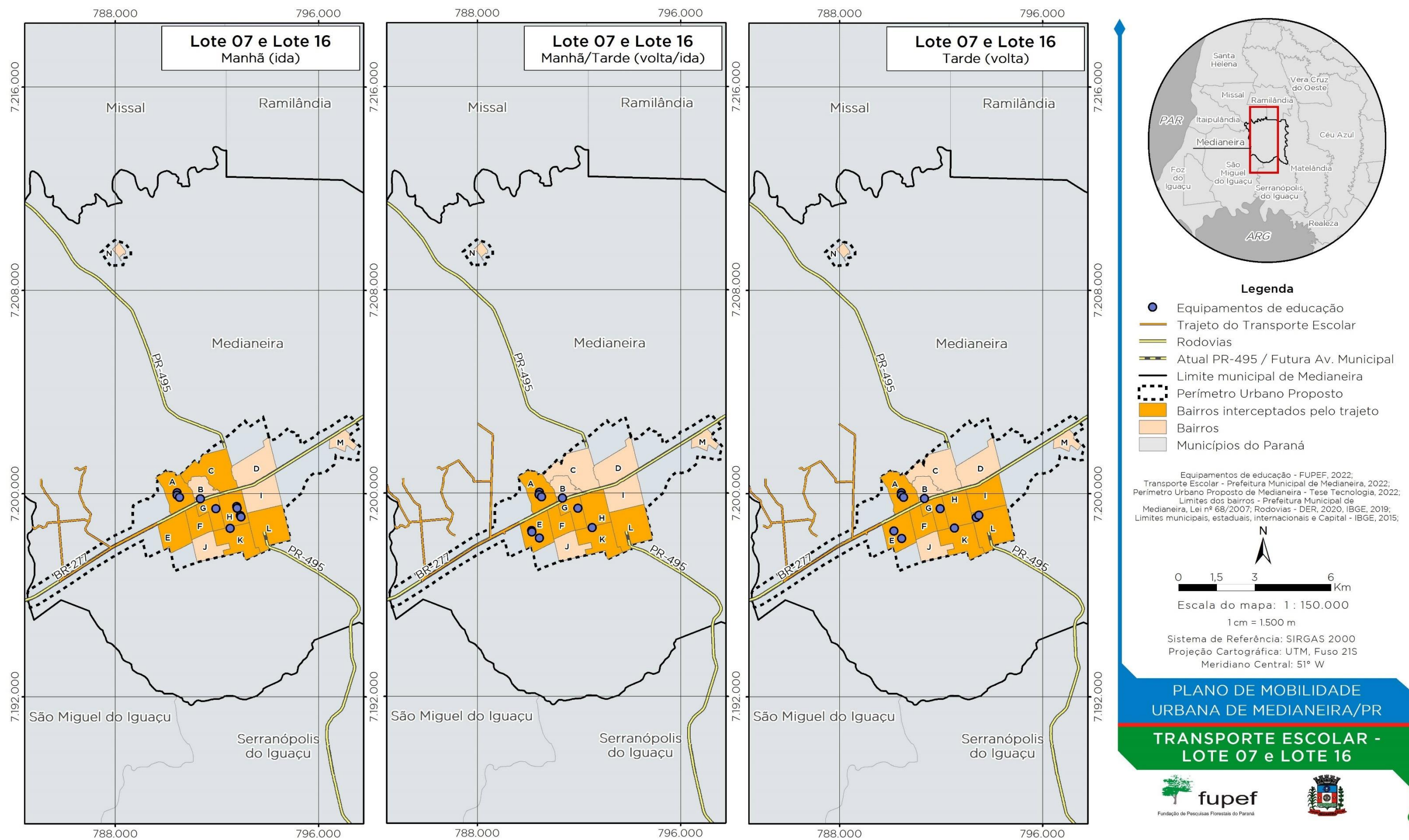
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.55 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 06



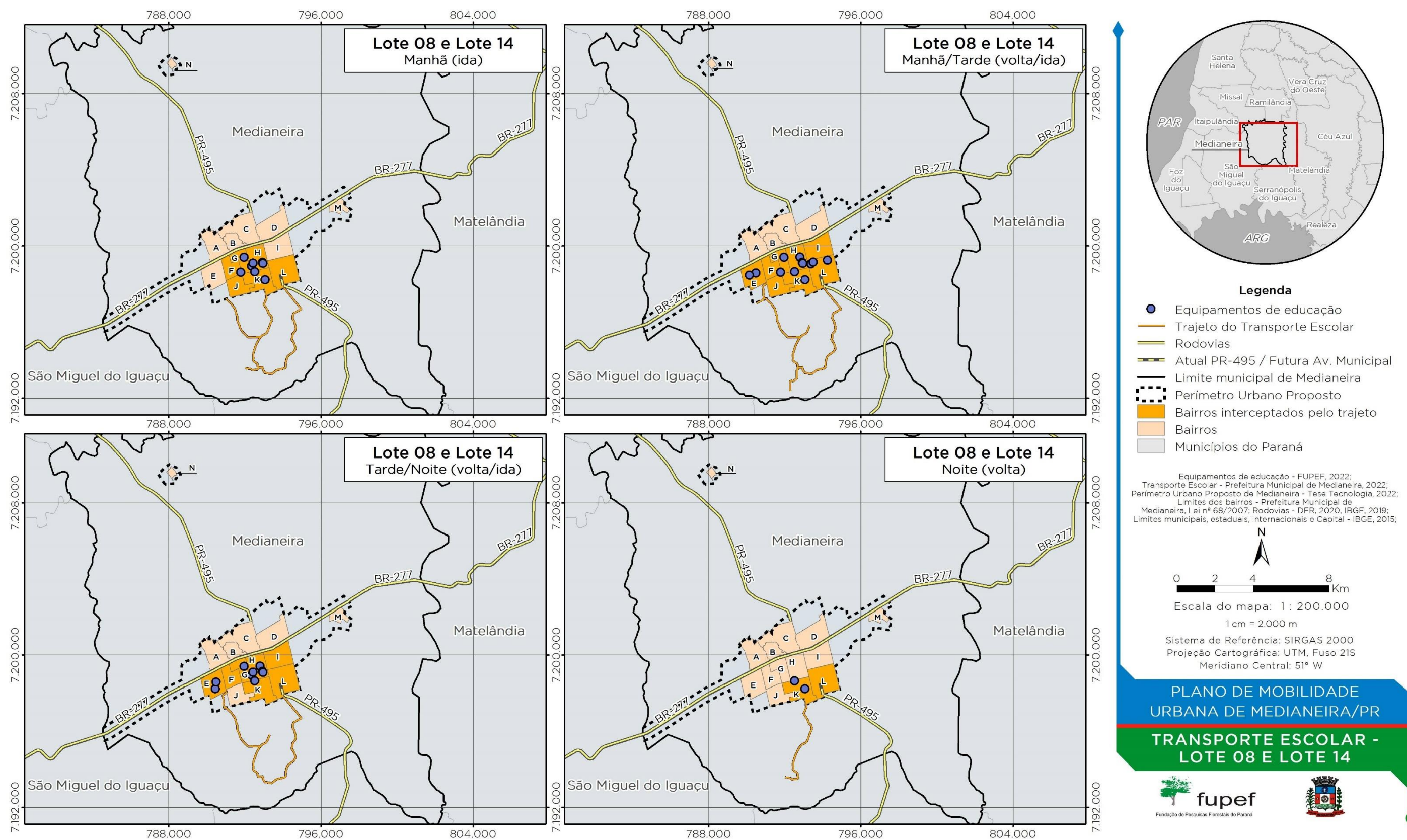
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.56 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 07 E LOTE 16



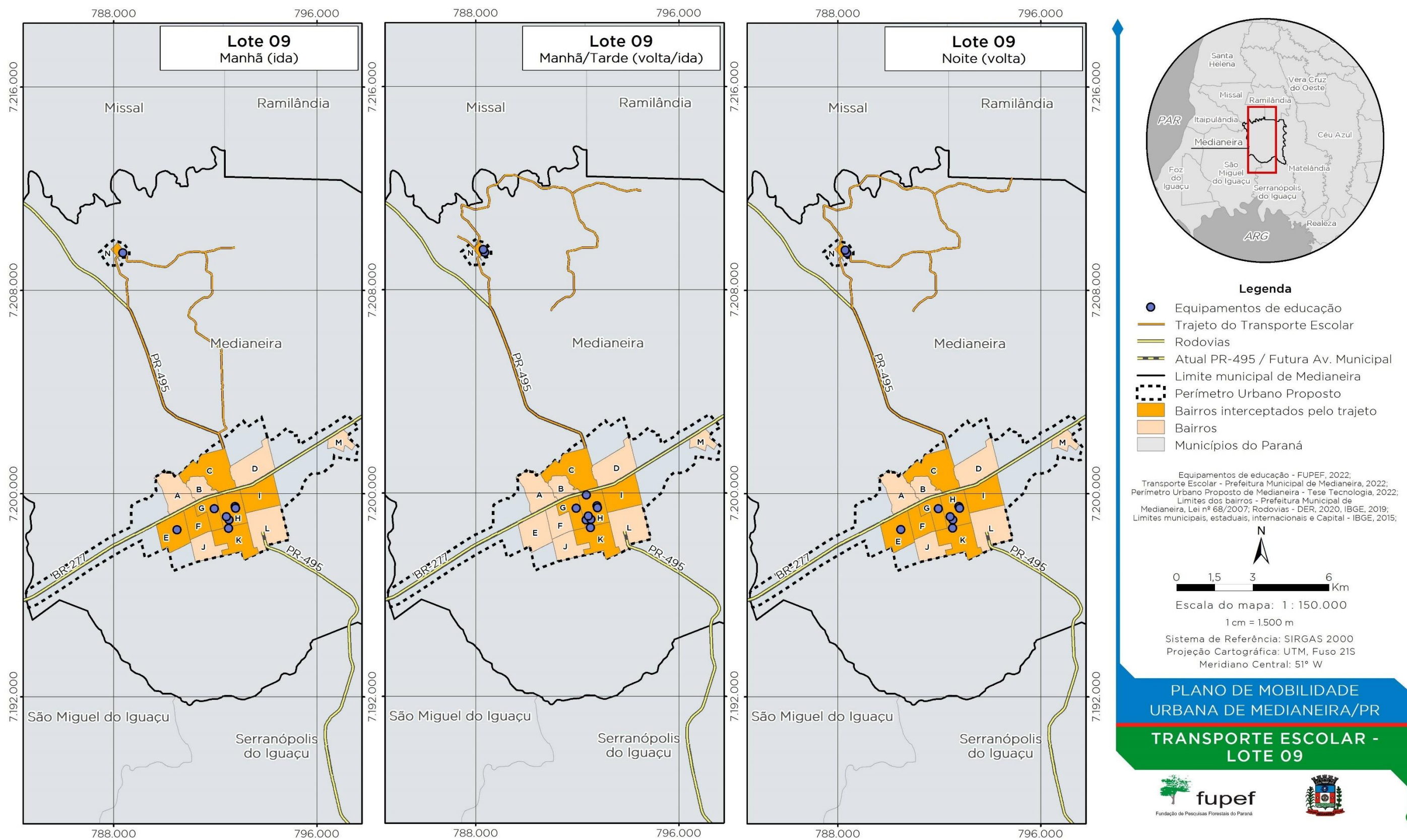
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.57 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 08 E LOTE 14



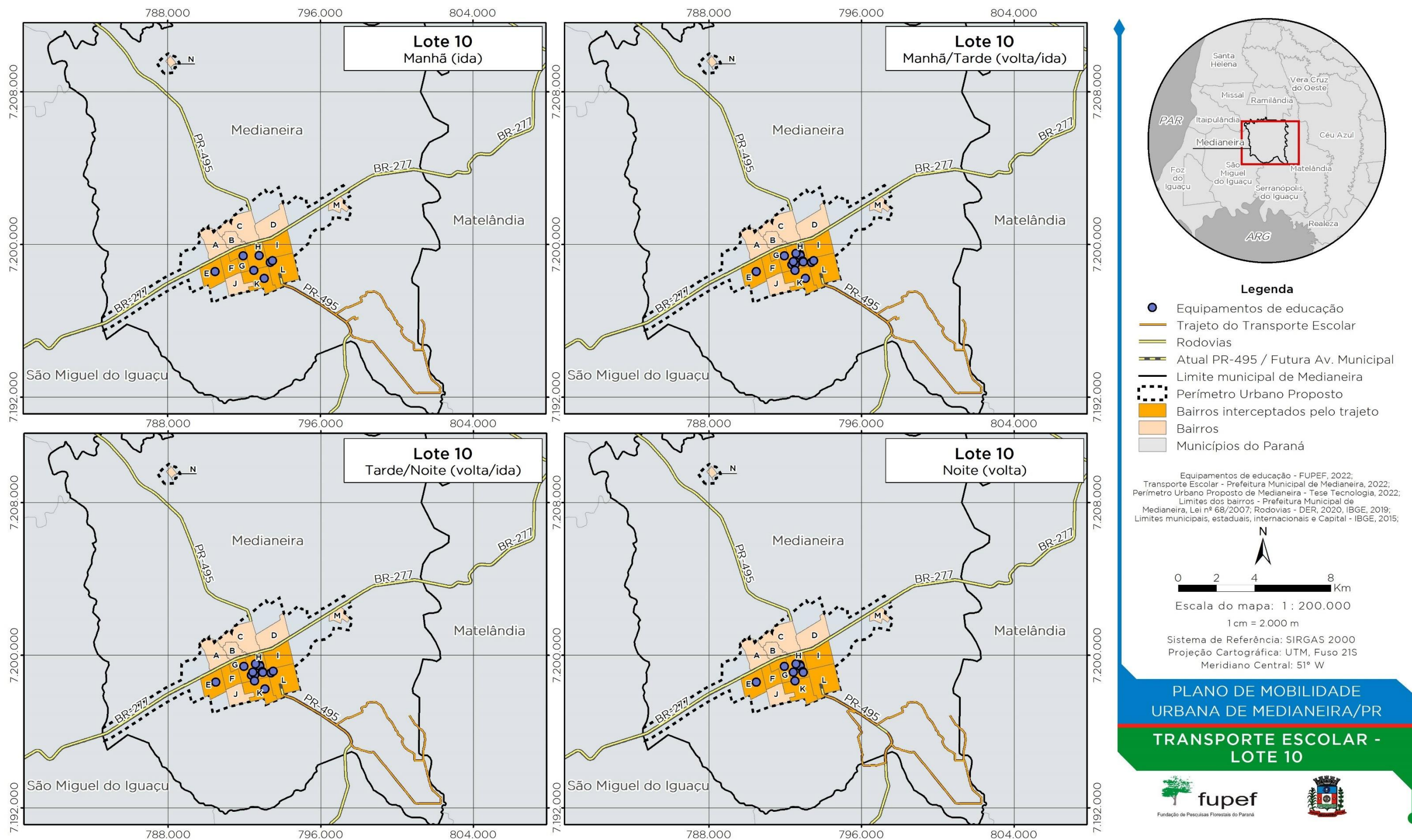
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.58 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 09



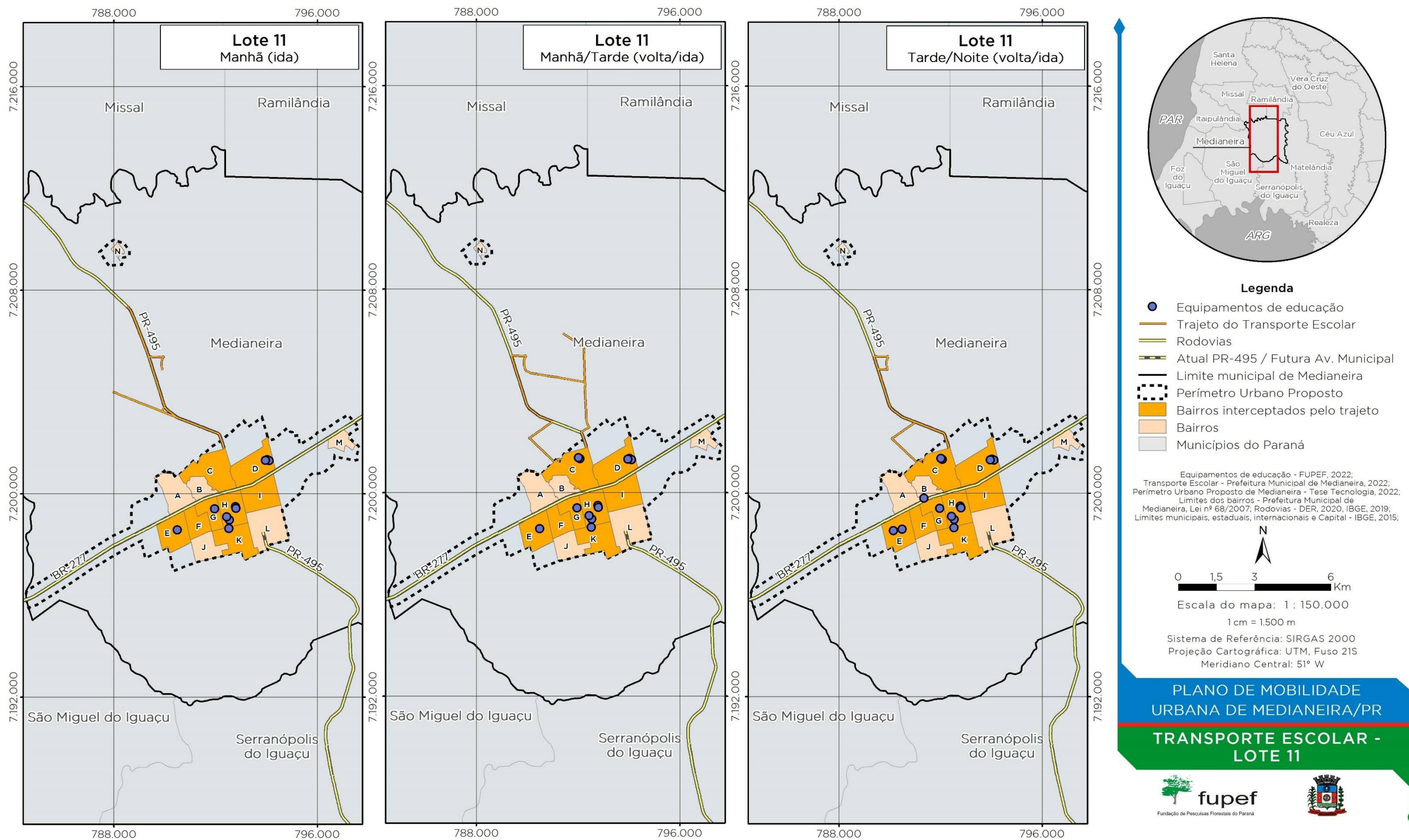
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.59 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 10



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.60 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 11



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.61 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 12

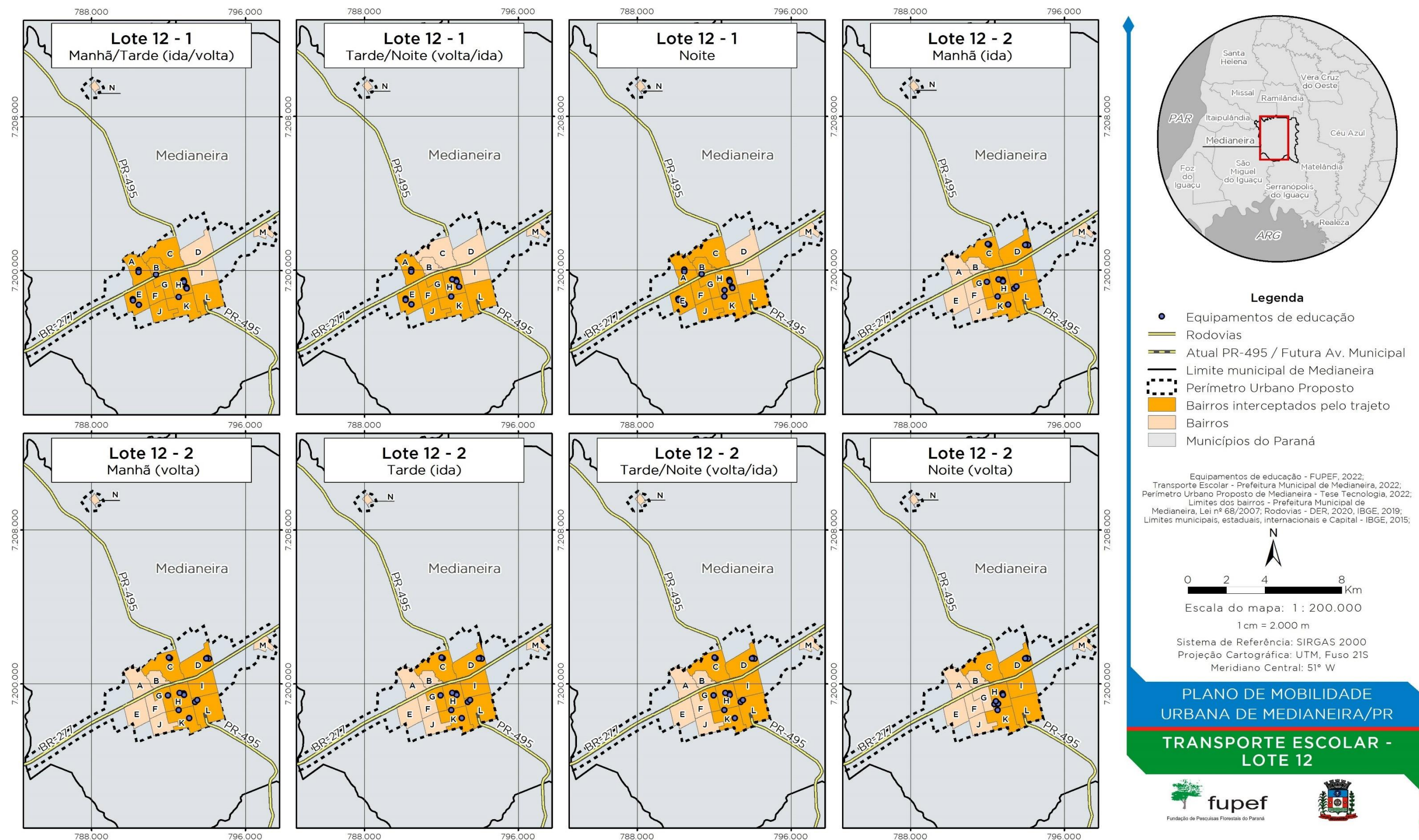
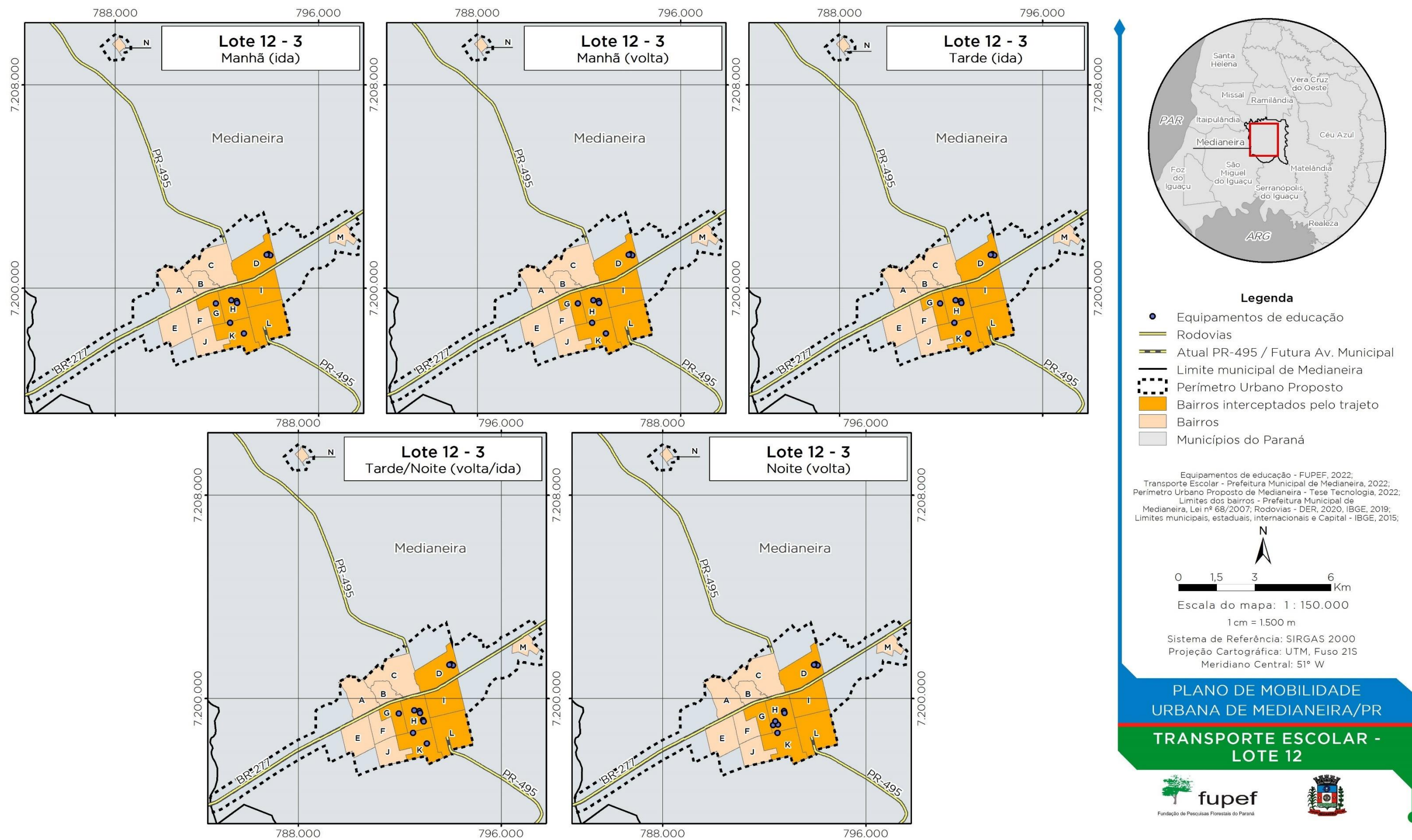
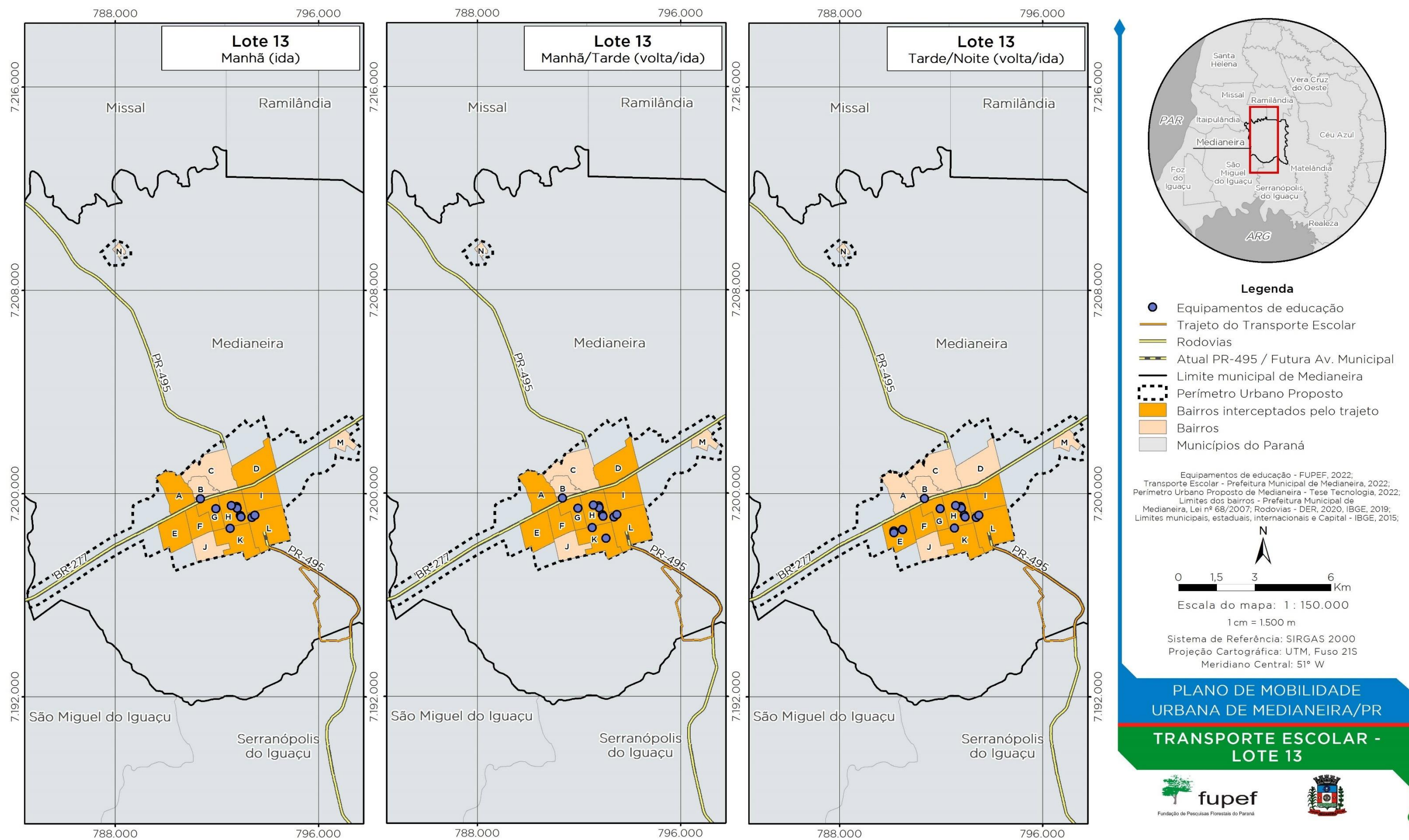


FIGURA 12.62 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 12



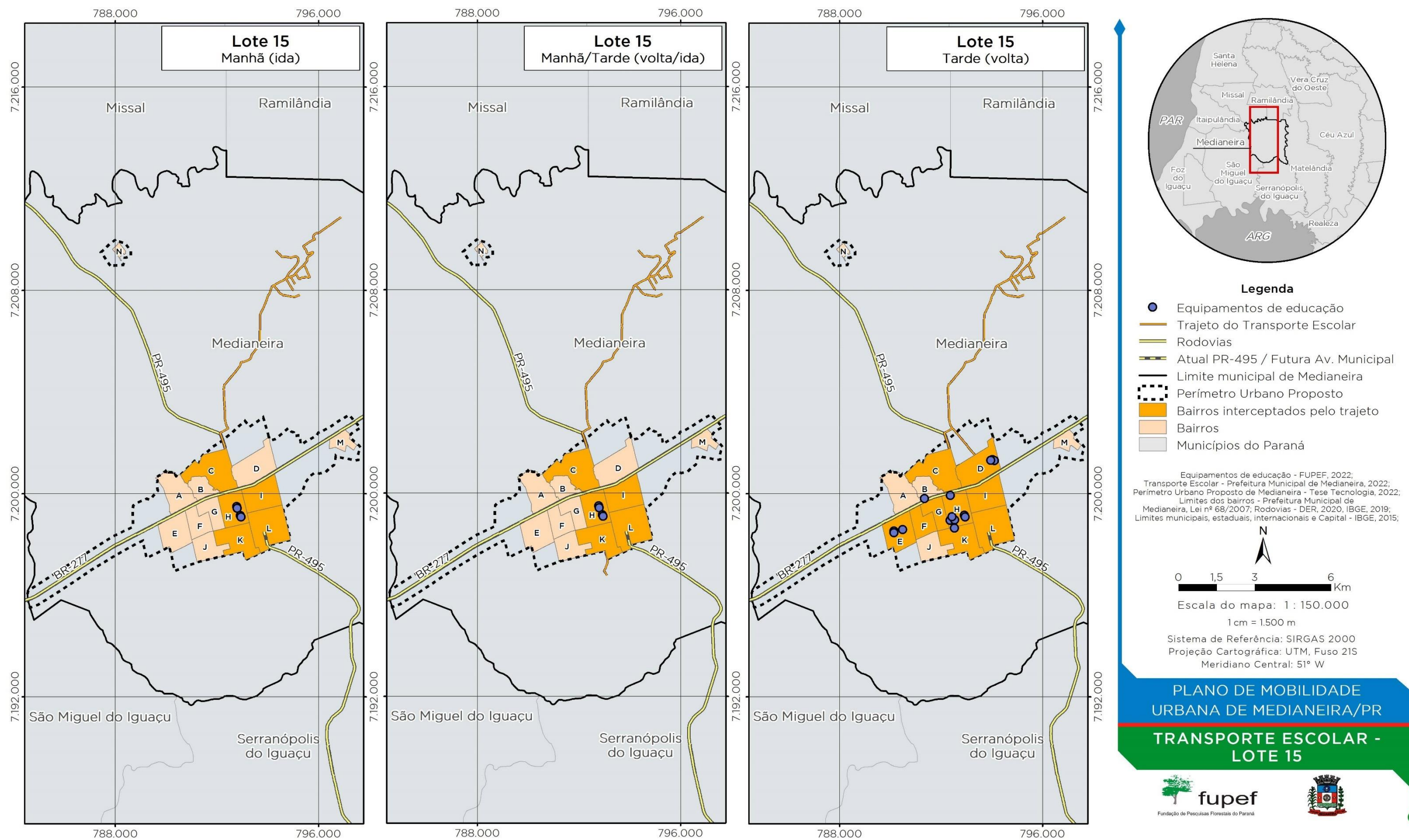
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.63 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 13



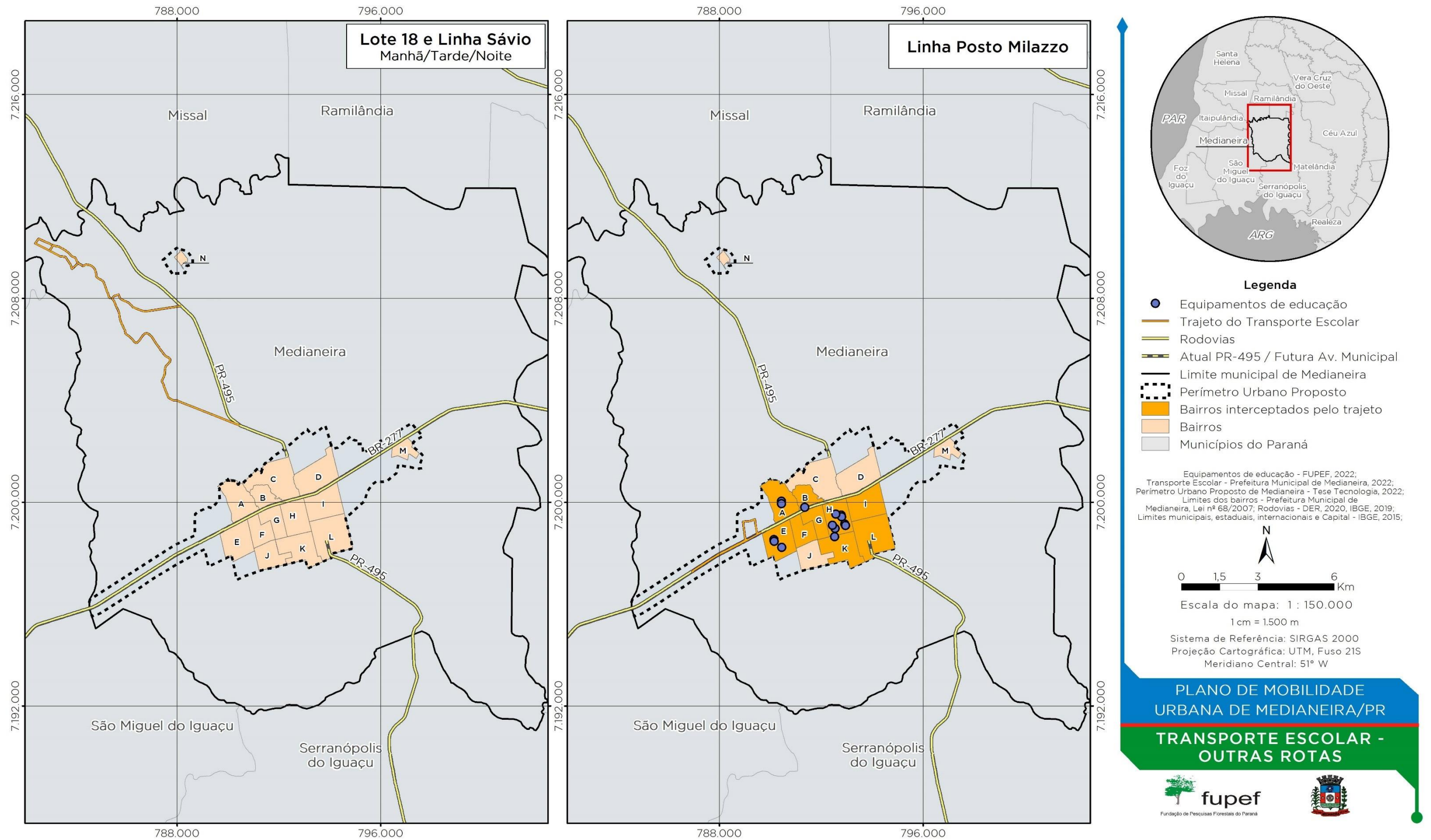
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.64 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 15



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 12.65 – BAIRROS ABRANGIDOS PELAS LINHAS DO TRANSPORTE ESCOLAR LOTE 18 E RURAL E URBANO 09 (LINHA POSTO MILAZZO)



Fonte: FUPEF (2022).

TABELA 12.16 – LEGENDA DOS BAIRROS

ID	Bairro
A	Jardim Irene
B	Frimesa
C	Condá
D	Belo Horizonte
E	Independência
F	Itaipu
G	São Cristovão
H	Centro
I	Ipê
J	Panorâmico
K	Cidade Alta
L	Nazaré
M	Área Industrial
N	Maralúcia

Fonte: FUPEF (2022).

Além do transporte escolar, o transporte universitário ocorre entre Medianeira e as cidades de seu entorno, tanto recebendo alunos nas universidades que possui, quanto enviando alunos para cidades maiores como Foz do Iguaçu.

No caso do Município de Missal, o transporte universitário é realizado pela Prefeitura Municipal de Missal através de ônibus e micro-ônibus que sai nos períodos matutino, vespertino e noturno de diferentes locais de Missal indo até a UTFPR em Medianeira (MISSAL, 2007).

FIGURA 12.66 – ÔNIBUS UNIVERSITÁRIO DA PREFEITURA DE MISSAL



Fonte: MISSAL (2017).

Além disso, diversas empresas oferecem transporte universitário e para escolas de ensino internacional em Foz do Iguaçu e outros. A empresa BramTur, por exemplo, oferece o transporte dos alunos medianeirenses à Foz do Iguaçu através da linha UDC Anglo, que leva alunos à Universidade Dinâmica das Cataratas (UDC) e ao Colégio Anglo-Americano.

13 CAPACIDADE DE INVESTIMENTO DO MUNICÍPIO

As Finanças Públicas de um país e de seus entes federativos são guiadas pelas operações que somadas contabilizam as receitas e despesas desses entes e que são ordenadas pelo orçamento e pela obtenção do crédito público. Assim, as finanças públicas preocupam-se com a obtenção, distribuição, utilização e controle dos recursos financeiros do Estado (OLIVEIRA, 2015).

A partir dessas variantes, estabelece-se uma relação direta entre a atividade econômica do país, qual é o poder de tributação das entidades federativas e a consequente capacidade de oferta de bens e serviços.

As finanças públicas são compostas por três funções: alocativa, estabilizadora e redistributiva. A função alocativa refere-se à capacidade do município de recolher impostos o que resulta na função que tem maior influência na capacidade de endividamento do governo, sendo que o capital ingresso que financia os fastos do Estado provêm dos impostos, da atividade produtiva do próprio Estado e das operações de crédito (MATIAS-PEREIRA, 2010).

Na função redistributiva, cabe às finanças públicas redistribuir o capital recolhido por meio dos impostos e outros, redistribuir a receita através de bens e serviços públicos ou coletivos como acesso à justiça, saúde pública e outros (MATIAS-PEREIRA, 2010).

Com o objetivo de garantir que o município cumpra as funções públicas à que se destina, é fundamental que exista o equilíbrio financeiro. Tal equilíbrio possibilita ainda a criação de um ambiente competitivo para os negócios, possibilitando a geração de empregos. Assim, com o intuito de garantir esse equilíbrio fiscal, foi aprovada em 04 de maio de 2000 a Lei Complementar nº 101 que estabelece as normas das finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, além de dar outras providências. Tal lei é mais comumente conhecida como Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) (BRASIL, 2000).

Na LRF, dentre outras normativas e regulamentações de controle, estipula-se, por exemplo, que os municípios não podem gastar mais que 60% das despesas total com funcionários. Além disso, a lei determina que a dívida consolidada líquida deve estar em uma relação de 1,2 com a Receita Corrente Líquida (RCL). No caso de descumprimento da LRF ocorre improbidade fiscal além de alterar a gestão fiscal dos recursos do município, corrompendo a estrutura de gestão municipal o que impossibilita financiamento de infraestruturas, obras, atendimentos e outras necessidades dos munícipes.

Por sua vez, quando há equilíbrio fiscal, cumprimento da LFR, dos orçamentos planejados com boa gestão dos recursos financeiros do município, torna-se possível aplicar planos, programas e projetos para melhoria municipal.

Os dados das finanças públicas dos municípios são registrados pelas prefeituras através do Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi) e do Sistema de Coleta de Dados Contábeis (SISTN). Assim, com esses sistemas os dados da Secretaria do Tesouro Nacional compõem a Plataforma de Finanças Municipais - FINBRA (FINBRA, 2020).

Dentre as receitas municipais, está a receita tributária, fruto da arrecadação direta dos moradores. O município possui o Imposto sobre a propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU), Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) e Imposto sobre a Transmissão Inter vivos de Bens Imóveis (ITBI).

Destaca-se, no entanto, que em diversos municípios brasileiros, há dificuldades na coleta de impostos como o IPTU graças à alta quantidade de imóveis irregulares. Além destes impostos, os municípios também cobram taxas como tributo, como a taxa de coleta de lixo, de combate à incêndios, de iluminação pública, de licenciamento anual veicular, entre outras. Há ainda tributos de outras categorias, como a contribuição de melhoria, empréstimo compulsório e contribuições especiais.

Nos próximos subtópicos será descrita a análise da gestão fiscal e das finanças de Medianeira, a relação entre as receitas, com a coleta de impostos e as despesas e qual o orçamento previsto para financiamento de obras, entre outros.

13.1 Gestão fiscal e finanças públicas

Como exposto, a fim de compreender a dinâmica fiscal do Município, seu planejamento de gastos e como estes elementos podem ser explorados pelo Plano de Ação e Investimento (PAI), possibilitando a implementação dos programas e ações previstos pelo presente Plano de Mobilidade, é de fundamental relevância a compreensão da dinâmica fiscal do município.

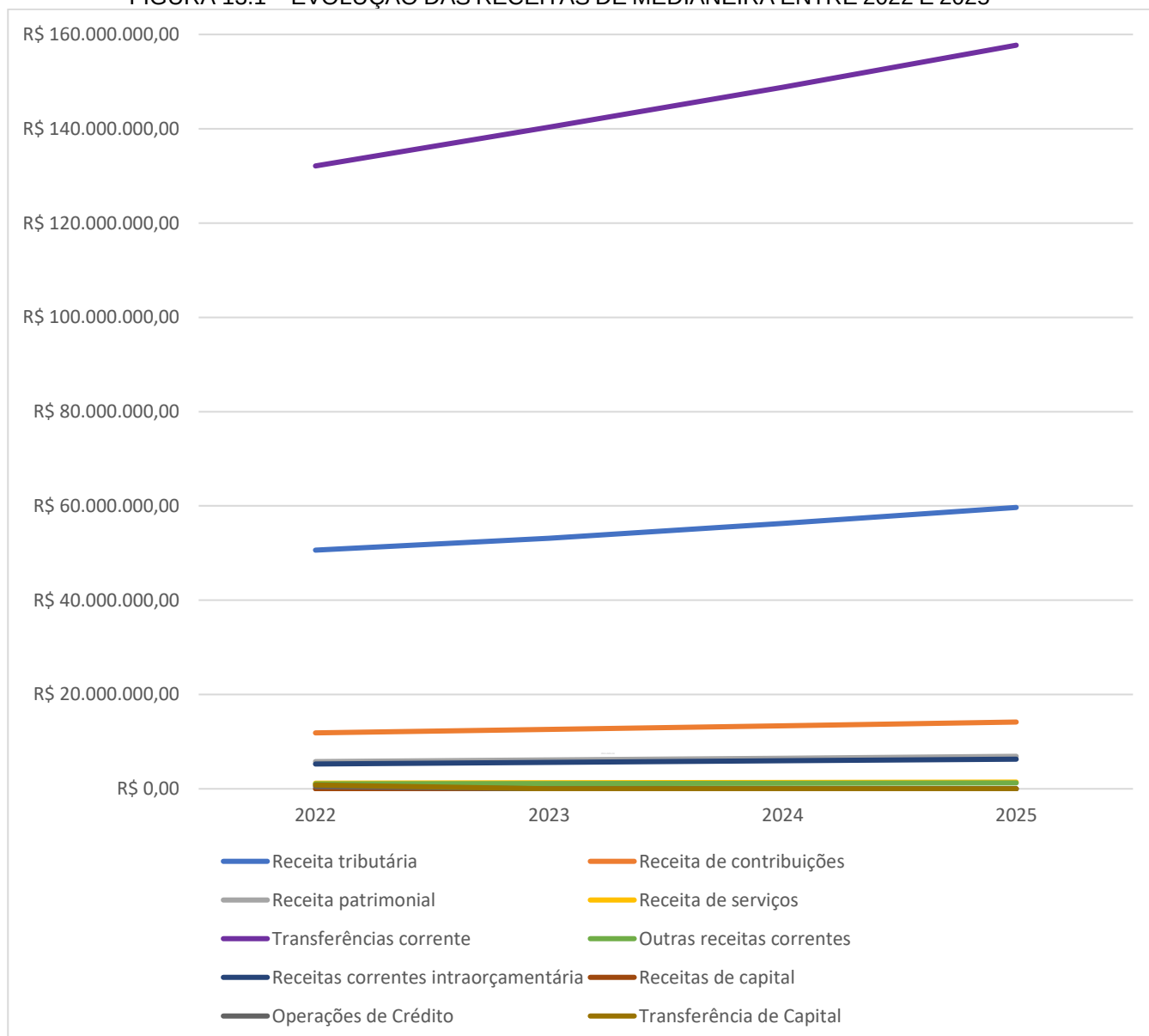
A base de análise de tais dados é a Lei das Diretrizes Orçamentárias (LDO) e o Planejamento Plurianual (PPA) para os anos de 2022 a 2025. Tais leis e suas respectivas tabelas relacionam arrecadações, gastos e metas realizadas nos anos anteriores à 2020, previstas para o ano de 2022 e projetadas para os anos de 2023, 2024 e 2025 e estimada para o ano de 2021.

TABELA 13.1 – DEMONSTRATIVO DE RECEITA POR CATEGORIA ECONÔMICA DE MEDIANEIRA

Tipo de Receita	Projeções Plano Plurianual (2022 - 2025)			
	2022	2023	2024	2025
Receita tributária	R\$ 50.625.897,76	R\$ 53.126.953,85	R\$ 56.292.211,10	R\$ 59.678.143,81
Receita de contribuições	R\$ 11.866.147,16	R\$ 12.607.781,36	R\$ 13.364.248,26	R\$14.166.103,14
Receita patrimonial	R\$ 5.779.089,20	R\$ 6.140.282,26	R\$ 6.508.699,20	R\$ 6.899.221,15
Receita de serviços	R\$ 1.199.397,41	R\$ 1.274.359,77	R\$ 1.350.821,38	R\$ 1.431.870,64
Transferências corrente	R\$ 132.113.228,98	R\$ 140.370.305,83	R\$ 148.792.524,14	R\$ 157.720.075,55
Outras receitas correntes	R\$ 1.046.018,99	R\$ 1.111.395,16	R\$ 1.178.078,88	R\$ 1.248.763,62
Receitas correntes intraorçamentária	R\$ 5.266.670,52	R\$ 5.595.837,43	R\$ 5.931.587,68	R\$ 6.287.482,94
Receitas de capital	R\$1.311.892,00	-	-	-
Operações de Crédito	R\$ 500.000,00	-	-	-
Transferência de Capital	R\$811.892,00	-	-	-
Total Bruto	R\$ 209.208.336,02	R\$ 220.226.915,66	R\$ 233.418.170,64	R\$ 247.431.660,85
Deduções	R\$19.245.339,53	R\$20.448.173,25	R\$21.675.063,66	R\$22.975.567,49
Total Líquido de Receitas	R\$189.963.002,49	R\$199.778.742,41	R\$211.743.106,98	R\$224.456.093,36

Fonte: MEDIANEIRA (2022).

FIGURA 13.1 – EVOLUÇÃO DAS RECEITAS DE MEDIANEIRA ENTRE 2022 E 2025



Fonte: MEDIANEIRA (2022).

Como é possível perceber na TABELA 13.1 e FIGURA 13.1, as receitas de Medianeira têm permanecido crescentes. As previsões seguem as metas cumpridas dos anos anteriores segundo a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e que mantém bom crescimento para a previsão do Plano Plurianual (PPA) entre 2022 e 2025 (MEDIANEIRA, 2022). A principal contribuição é a receita tributária que se divide entre o imposto recolhido sobre o patrimônio, a renda, propriedades prediais como IPTU, entre outros e taxas aplicadas à serviços prestados à população como a taxa de limpeza pública e a taxa de fiscalização e vigilância sanitária, além de outros.

As transferências correntes referem-se aos recursos recebidos diretamente por pessoas de direito público ou privado e que não dependem de contraprestações diretas de bens ou serviços, como no caso das taxas. Estas receitas geralmente ocorrem em nível intra ou intergovernamental e são recursos, na maioria das vezes, provenientes da União ou do Estado (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2022, n.p.).

Quando se analisa a LDO de 2022, que compara as metas previstas e realizadas para o ano de 2020, o município se manteve abaixo da receita estipulada de R\$ 176.950.282,38, conseguindo alcançar uma receita total de R\$ 170.178.855,47, mas manteve suas despesas também abaixo da meta que era de 176.950.282,38, chegando à 158.504.759,19.

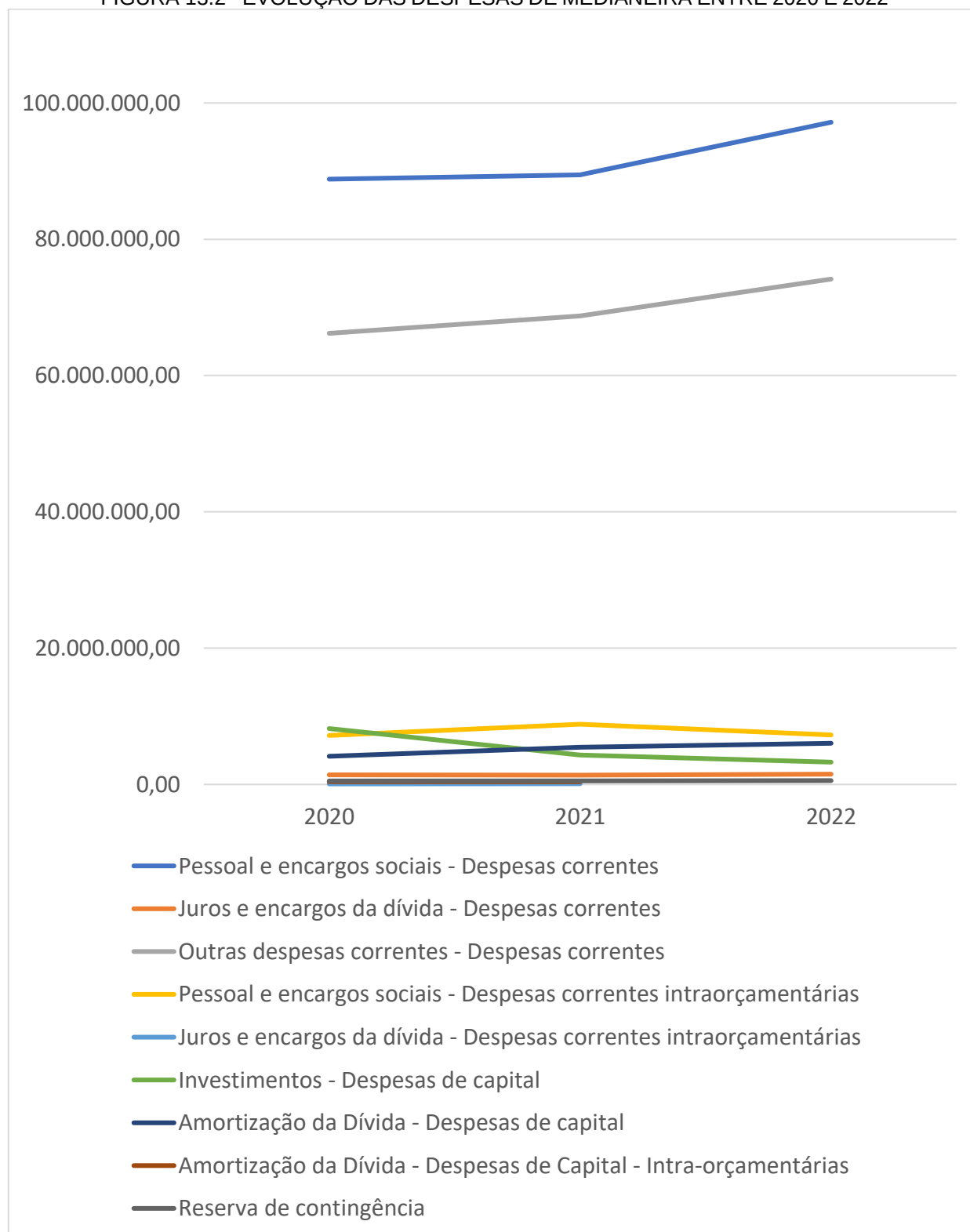
Portanto, como se pode perceber, a saúde do orçamento fiscal, não depende apenas das receitas, mas das despesas que o município possui. No caso de Medianeira, as despesas totais em relação às receitas anuais realizadas, previstas e projetadas na Lei orçamentária estão descritas na TABELA 13.2 e na FIGURA 13.2.

TABELA 13.2 – DEMONSTRATIVO POR NATUREZA DAS DESPESAS EM MEDIANEIRA

Tipo de despesa	Previstas (LOA)			Projeção para o plano plurianual		
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Despesas correntes						
Pessoal e encargos sociais	88.822.806,18	89.441.328,15	97.177.723,56			
Juros e encargos da Dívida	1.413.400,00	1.365.721,88	1.506.843,28			
Outras despesas correntes	66.194.203,66	68.749.966,66	74.154.677,61			
Despesas correntes intraorçamentárias						
Pessoal e encargos sociais	7.190.562,86	8.837.000,00	7.246.900,00			
Juros e encargos da dívida	80.000,00	104.954,03				
Despesas de capital						
Investimentos	8.199.942,21	4.330.522,89	3.272.735,19			
Amortização da Dívida	4.132.952,30	5.453.558,81	6.038.169,52			
Despesas de Capital - Intraorçamentárias						
Amortização da Dívida	403.000,00	392.596,05				
Reserva de contingência						
Reserva de contingência	513.415,17	533.692,35	565.953,33	601.325,41	637.404,94	675.649,24
Total	176.950.282,38	179.209.340,82	R\$ 189.963.002,49	R\$ 199.778.742,41	R\$ 211.743.106,98	R\$ 224.456.093,36

Fonte: MEDIANEIRA (2022).

FIGURA 13.2– EVOLUÇÃO DAS DESPESAS DE MEDIANEIRA ENTRE 2020 E 2022



Fonte: MEDIANEIRA (2022).

Portanto, como é possível verificar Medianeira possui uma boa relação entre despesas e receitas. No entanto, cerca de 55% dos investimentos do município são voltados aos gastos com pessoal quando considerada a projeção do ano de 2022,

enquanto a parcela voltada às aplicações diretas que envolvem investimentos em obras e instalações, equipamentos e material permanente, bem como, aquisição de imóveis é de 1,7% do valor dedicado às despesas. Assim, é de fundamental importância que as ações e investimentos descritas no PAI sejam relacionadas às parcerias público-privadas em todos os níveis federativos e que essas ações visem programas existentes de captação de recursos.

Como se percebe, os anos de 2022, 2023, 2024 e 2025 não possuem previsões divididas em categorias orçamentárias. Isto ocorre porque no Plano Plurianual (PPA) os investimentos estão previstos por programas e ações específicos, as ações referentes às questões de mobilidade urbana estão descritas na TABELA 13.3.

TABELA 13.3 – DEMONSTRATIVO POR NATUREZA DAS DESPESAS EM MEDIANEIRA

Função	2022	2023	2024	2025	Total
RESPONSÁVEL: DIVISÃO OPERACIONAL DE OBRAS					
Manutenção Divisão de Obras	R\$ 1.222.903,20	R\$ 1.299.334,65	R\$ 1.377.294,72	R\$ 1.459.932,41	R\$ 5.359.464,98
RESPONSÁVEL: DIVISÃO DE INFRAESTRUTURA URBANA					
Pavimentação Urbana	R\$ 465.000,00	R\$ 494.062,50	R\$ 523.706,25	R\$ 555.128,63 2	R\$ 2.037.897,38
Manutenção Iluminação Pública	R\$ 6.468.561,86	R\$ 6.872.846,90	R\$ 7.285.217,79	R\$ 7.722.330,86	R\$ 28.348.957,49
Manutenção Divisão de Serviços Urbanos	R\$ 2.043.535,10	R\$ 2.171.256,03	R\$ 2.301.531,39	R\$ 2.439.623,28	R\$ 8.955.945,80
Manutenção Serviços Rodoviários	R\$ 1.972.380,20	R\$ 2.095.653,96	R\$ 2.221.393,20	R\$ 2.354.676,79	R\$ 8.644.104,15
RESPONSÁVEL: DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO					
Manutenção Terminal Rodoviário	R\$ 602.733,87	R\$ 640.404,74	R\$ 678.829,02	R\$ 719.558,60	R\$ 2.641.526,23
RESPONSÁVEL: DIVISÃO DE TRANSPORTE ESCOLAR					
Transporte Escolar Estadual - Ensino Fundamental	R\$ 833.533,20	R\$ 885.629,03	R\$ 938.766,77	R\$ 995.092,77	R\$ 3.653.021,77

Transporte Escolar Ensino Fundamental	R\$ 2.579.627,80	R\$ 2.740.854,54	R\$ 2.905.305,81	R\$ 3.079.624,16	R\$ 11.305.412,31
Transporte Escolar Estadual - Ensino Médio	R\$ 916.891,80	R\$ 974.197,53	R\$ 1.032.649,39	R\$ 1.094.608,35	R\$ 4.018.347,07
Transporte Escolar Pré-Escola	R\$ 234.750,00	R\$ 249.421,88	R\$ 264.387,19	R\$ 280.250,42	R\$ 1.028.809,49
Transporte Escolar Educação Infantil	R\$ 33.812,00	R\$ 35.925,25	R\$ 38.080,77	R\$ 40.365,61	R\$ 148.183,63
Transporte Escolar Ensino EJA	R\$ 59.176,70	R\$ 62.875,24	R\$ 66.647,76	R\$ 70.646,63	R\$ 259.346,33
Transporte Escolar Educação Especial	R\$ 611.413,10	R\$ 649.626,42	R\$ 688.604,00	R\$ 729.920,24	R\$ 2.679.563,76
RESPONSÁVEL: DIVISÃO DE AGRICULTURA E INFRAESTRUTURA					
Obras de Saneamento Básico - 02 Micro Sistemas - Rural	R\$ 265.892,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 265.892,00
Manutenção Conservação de Pontes Rurais	R\$ 235.000,00	R\$ 249.687,50	R\$ 264.668,75	R\$ 280.548,88	R\$ 1.029.905,13
	R\$ 18.545.210,83	R\$ 19.421.776,17	R\$ 20.587.082,81	R\$ 21.267.179,00	R\$ 80.376.377,52

Fonte: MEDIANEIRA (2022)

Não foram encontradas informações referentes à infraestrutura de sinalização viária no PPA 2022-2025, tampouco de manutenção de calçadas, melhorias dos pontos de ônibus, entre outros. Estes gastos quando necessários, supostamente deveriam entrar em funções gerais como manutenção da divisão de obras ou de serviços rodoviários. Ao mesmo tempo o PPA descreve ações específicas como a manutenção de pontes rurais.

Além disso, para os próximos anos pretende-se gastar R\$ 23.092.684,36 com transporte escolar, R\$ 2.037.897,38 com pavimentação urbana e R\$ 8.644.104,15 com manutenção dos serviços rodoviários de Medianeira, como é possível verificar na tabela a seguir.

A correlação das ações previstas pelo presente Plano de Mobilidade com o PPA, e como serão incorporadas às diferentes divisões públicas serão apresentadas no Plano de Ações e Investimentos.

13.2 Análise a partir da base de dados do Firjan

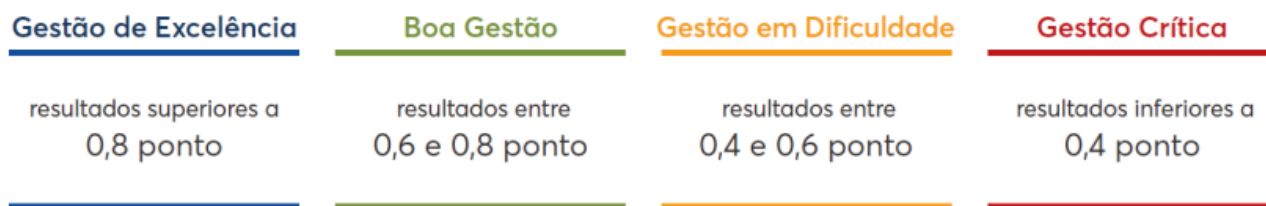
Além de avaliar as receitas e despesas municipais e, com o objetivo de contribuir com o debate e análise comparativa do equilíbrio fiscal dos municípios, foi criado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) o Índice Firjan de Gestão Fiscal (IFGF, 2021).

Tal estudo sugere caminhos para a melhoria do ambiente de negócios e equilíbrio fiscal com análise realizada para todos os municípios brasileiros com frequência anual. Assim, assume as seguintes funções:

- i) mapa dos principais entraves em torno do Pacto Federativo;
- ii) instrumento de suporte para gestores públicos de todo o país administrarem suas contas de forma eficiente;
- iii) ferramenta de controle social para os cidadãos sobre a administração dos recursos públicos;
- iv) rating para investidores sobre ambiente de negócios. Para atender de forma eficiente a cada um desses pontos, o IFGF é composto por quatro indicadores, que assumem o mesmo peso para o cálculo do índice geral, 25% (IFGF, 2021, n.p.).

O índice varia com valores de 0 a 1, quanto mais próximo de 1 melhor será a gestão fiscal do município, conforme valores de referência presentes na FIGURA 13.3, abaixo.

FIGURA 13.3 – NÍVEIS DE QUALIDADE DA GESTÃO FINANCEIRA DETERMINADOS PELO IFGF



Fonte: IFGF (2021).

O índice é composto por quatro indicadores que possuem um peso igual de 25% na composição do índice final e que também variam em valores de 0 a 1. Tais indicadores estão descritos na FIGURA 13.4:

FIGURA 13.4 – INDICADORES ANALISADOS PELO IFGV

Autonomia	Gastos com pessoal	Liquidez	Investimentos
Capacidade de financiar a estrutura administrativa	Grau de rigidez do orçamento	Cumprimento das obrigações financeiras	Capacidade de gerar bem-estar e competitividade
<u>Receita Local - Estrut Admin</u> Receita Corrente Líquida	<u>Gastos com Pessoal</u> Receita Corrente Líquida	<u>Caixa - Restos a Pagar</u> Receita Corrente Líquida	<u>Investimentos</u> Receita Total

Fonte: IFGF (2021).

De acordo com a FIRJAN, o indicador de autonomia refere-se ao ponto mais crítico da gestão fiscal de muitas prefeituras brasileiras, isto é, a capacidade dos municípios de se sustentarem, sua autonomia fiscal, a capacidade de financiarem a estrutura administrativa que possuem. Tal indicador avalia, portanto, se as prefeituras têm gerado mais receitas que despesas, ou seja, se geram receita suficiente para arcar com seus custos de existência. Para a avaliação do indicador são analisados dois fatores: as receitas que são provenientes das diferentes atividades econômicas no município e os custos das atividades públicas, enfim, de todas as despesas com as quais o Município deve arcar (IFGF, 2021).

O cálculo do indicador de autonomia não considera, no entanto, as despesas com atividades fim, tais como saúde, educação, infraestruturas em geral, entre outros, já que estes gastos são considerados no indicador referente aos investimentos que a prefeitura realiza (IFGF, 2021).

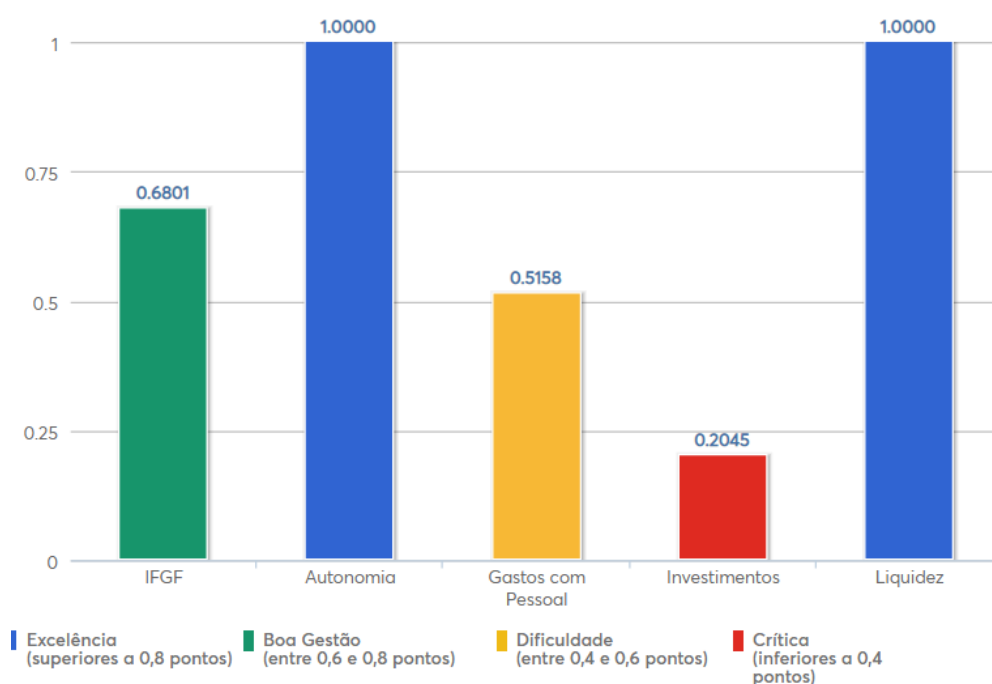
O segundo indicador refere-se à análise dos gastos que a prefeitura possui com pessoal e deve avaliar aquele que é o principal gasto do setor público no Brasil e que representam, em geral, metade da Receita Corrente Líquida (RCL) dos Municípios, ficando muito próximos ao estipulado na Lei de Responsabilidade Fiscal, tanto que, quando o município ultrapassa os 60% estipulados com gastos de pessoal recebem nota zero neste indicador.

O indicador liquidez, por sua vez, avalia a relação entre o que se falta a pagar, acumulado em um ano e os ativos financeiros que estejam disponíveis para cobrir essas dívidas e despesas. Assim, quanto mais próximo de 1 o valor do indicador significa que menos o município está adiando os pagamentos de suas despesas e comprometendo o orçamento dos anos seguintes.

O indicador de investimentos compara os gastos com investimentos em relação à RCL. Segundo a metodologia do índice “hospitais bem equipados, ruas pavimentadas, saneamento, iluminação pública, entre outros, são investimentos tipicamente municipais que fomentam as atividades econômicas locais e geram bem-estar para a população” (IFGF, 2021, p.7).

Como é possível visualizar no gráfico abaixo, os melhores indicadores de Medianeira são os que se relacionam com Autonomia e Liquidez, já o menor índice se relaciona aos investimentos que têm sido realizados no município.

FIGURA 13.5 – INDICADORES IFGV 2020 PARA MEDIANEIRA



Fonte: IFGF (2022)

A evolução histórica do IFGF está exposta na TABELA 13.4. Observa-se a baixa posição que Medianeira ocupa em relação aos demais municípios do Estado e do Brasil é flutuante, mas, de forma geral, tem piorado nos últimos anos, sendo a pior do período entre 2013 e 2020.

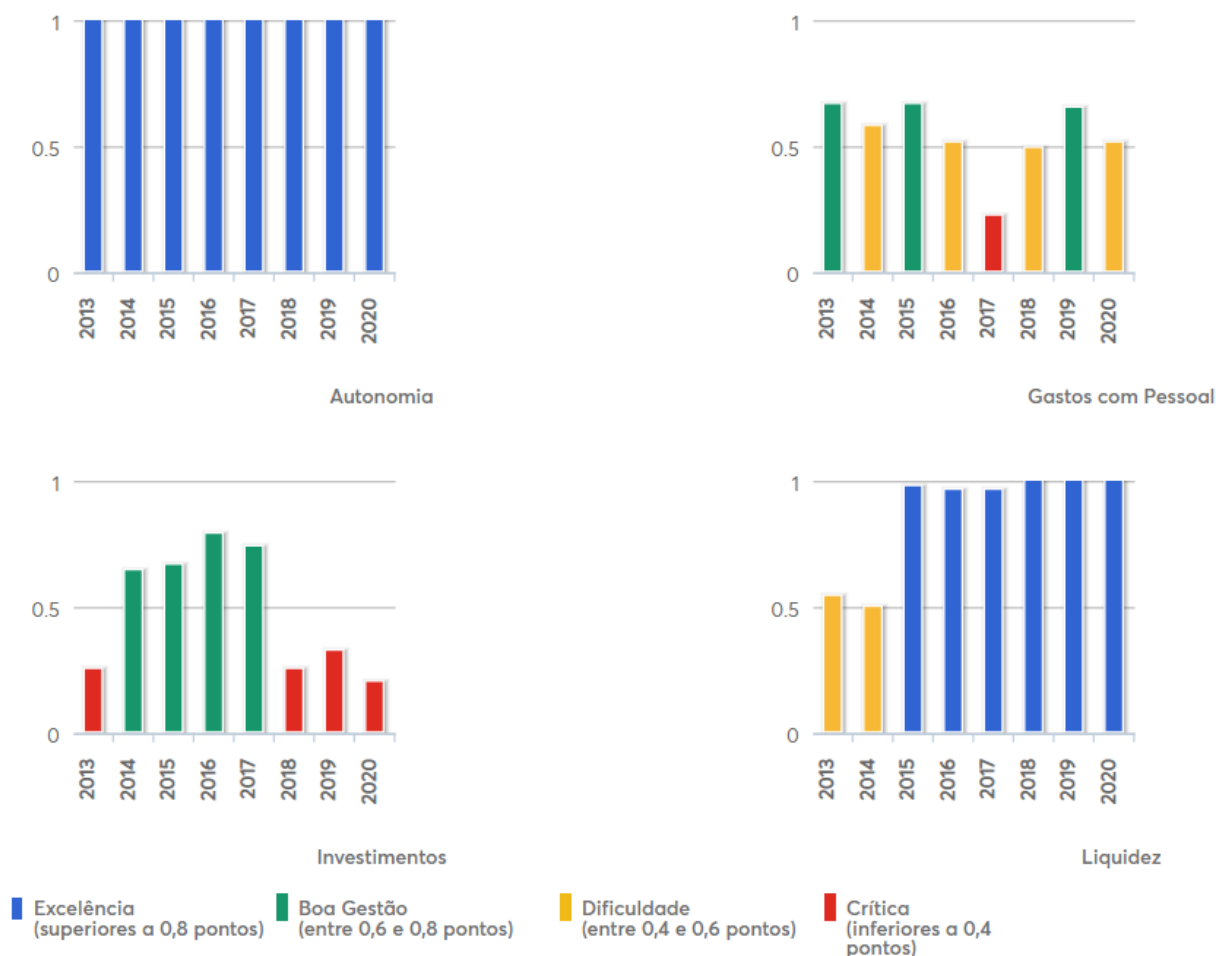
TABELA 13.4 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ÍNDICE FIRJAN ENTRE 2013 E 2020

Ano	Valor	Ranking Estadual	Ranking FIRJAN
2013	0,6174	206º	1.289º
2014	0,6833	163º	955º
2015	0,8315	14º	110º
2016	0,8174	18º	149º
2017	0,7333	37º	269º
2018	0,6879	124º	728º
2019	0,7446	55º	575º
2020	0,6801	169º	1.544º

Fonte: IFGF (2022)

Quando separados entre si e analisados na série histórica, como exposto na FIGURA 13.6 abaixo, é possível verificar que os índices de autonomia e liquidez permanecem estáveis com valores 1 desde 2015, já o índice de gastos com pessoal mantém-se mediano, enquanto o indicador de investimentos tem mostrado piora significativa

FIGURA 13.6 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS INDICADORES DO ÍNDICE FIRJAN ENTRE 2013 E 2020



Fonte: IFGF (2022).

Portanto, o município tem diminuído seus gastos com pessoal desde 2017, mas tem realizado poucos investimentos públicos.

Em conclusão, o município tem bons índices de autonomia e liquidez, mas realizar investimentos como retorno público é fundamental para melhora de seu índice geral e da sua posição no ranking estadual e brasileiro. Assim, há de se considerar que Medianeira pode utilizar sua capacidade de endividamento, bem como, aproveitar parcerias com entidades privadas e programas estaduais e federais para viabilizar obras e investimentos contemplados no presente Plano de Mobilidade.

14 REUNIÃO TÉCNICA 1

A Reunião Técnica 1 (Identificação da Problemática Local) ocorreu no dia 05 de abril de 2022, na Prefeitura Municipal de Medianeira. Fizeram-se presentes:

Secretaria de Administração e Planejamento:

- Solange Aparecida de Lima;
- Candida Fachineto Paz;
- Carla Ott;
- Marcos Giovani Rigotti;
- Andressa Mayara Paloschi;
- Michelle Seben;
- Noely Giasson Bau.

Secretaria de Obras e Serviços Públicos:

- Isaias França Benjamim;
- Marcus Vinicius M. Vargas Prudêncio;
- Vinicius Cerezer Seben.

Secretaria de Agricultura Sustentável e Abastecimento

- Eduardo Ziglioli.

Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná:

- Eduardo Ratton;
- Amanda Christine Gallucci Silva;
- Camila Dutra da Porciúncula;
- Maria Paula Beck;
- Ana Gabriela Texeira
- Antony Marcon Colombo;
- Krystel Laís.

O intuito da reunião (FIGURA 14.1, FIGURA 14.2 e FIGURA 14.3) foi iniciar discussões sobre o futuro da mobilidade urbana do município e levantar os principais

gargalos da mobilidade e demandas do município de Medianeira sob a ótica da administração municipal.

FIGURA 14.1 – REUNIÃO TÉCNICA 1: IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL



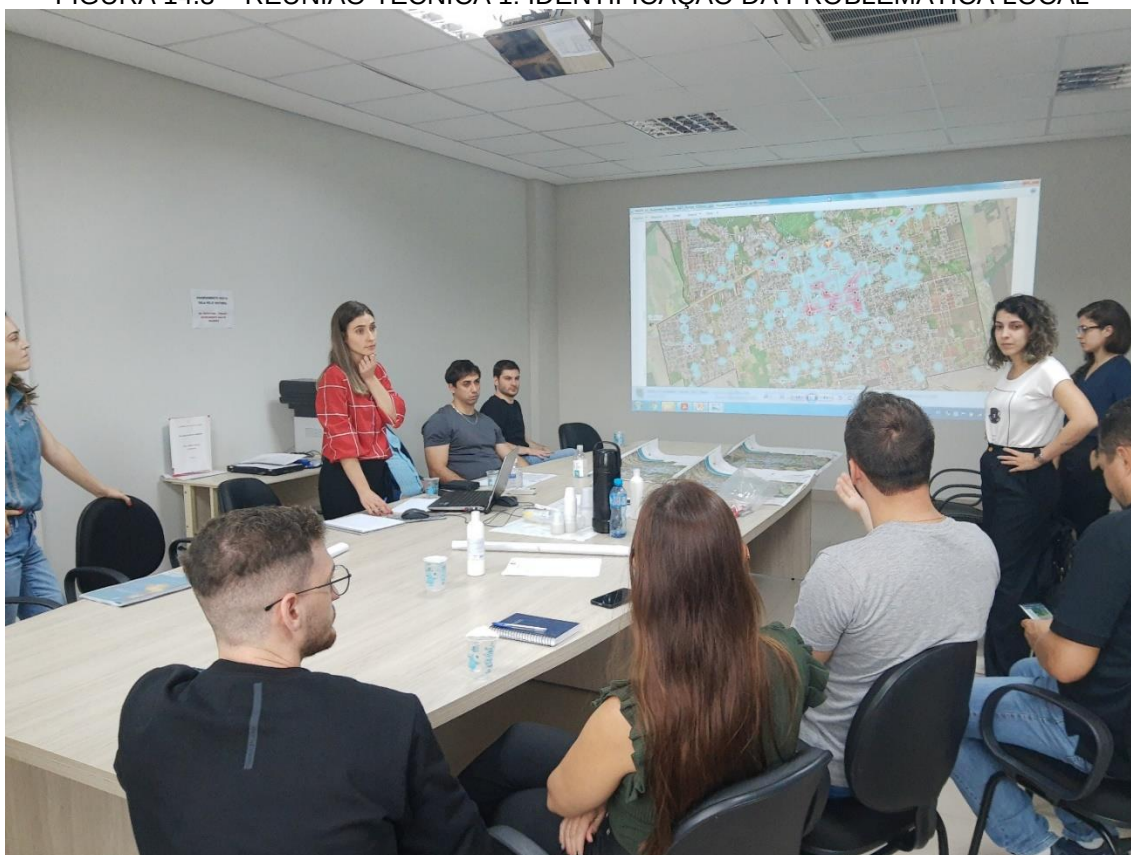
Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 14.2 – REUNIÃO TÉCNICA 1: IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL



Fonte: FUPEF (2022).

FIGURA 14.3 – REUNIÃO TÉCNICA 1: IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL



Fonte: FUPeF (2022).

Os presentes também elaboraram mapas físicos auxiliares nas identificações iniciais de áreas congestionadas, rotas de cargas, locais de acidentes e de prioridades de implantação de infraestrutura cicloviária e câmeras de monitoramento. Os mapas físicos podem ser observados no ANEXO VI, ANEXO VII, ANEXO VIII e ANEXO IX. A partir do mapa físico, foram gerados os mapas apresentados ao longo da caracterização inicial contemplada nesse presente documento.

15 IDENTIFICAÇÃO PRÉVIA DA PROBLEMÁTICA LOCAL

A identificação da problemática prévia será apresentada sob dois respaldos: o levantamento de dados primários, realizado para a caracterização inicial e apresentado no presente relatório; e a Reunião Técnica 1, realizada com os representantes da gestão municipal. Essa identificação ocorre através da síntese das informações levantadas em ambos esses respaldos e da interpretação sobre a situação e as condicionantes do município.

15.1 CARACTERIZAÇÃO INICIAL

As principais sínteses da caracterização inicial são colocadas nos subitens a seguir, conforme ordem dos temas tratados no presente relatório.

15.1.1 LEVANTAMENTO NORMATIVO

Um dos principais aspectos a ser destacado sobre essa temática é a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) concomitantemente à elaboração do Plano Diretor (PD). Nesse aspecto, as diretrizes dos diversos eixos condutores propostas na Revisão do PD, em especial as diretrizes do eixo da mobilidade urbana poderão ter sincronicidade com as propostas do Plano de Mobilidade Urbana. É relevante destacar que o perímetro urbano utilizado nas análises do PMU já está em consonância com a revisão do Plano Diretor.

Além da Lei do Plano Diretor, destaca-se que o município possui legislação específica para regulamentar o transporte individual de passageiros, em veículo automotor, tipo motocicleta - "mototáxi" (Lei nº 108/2008) e para instrumentalizar a municipalização do trânsito, a partir da criação da Diretoria Municipal de Trânsito e da Junta Administrativa de Recursos de Infração-JARI (Lei nº 161/2012). Destaca-se também que houve uma tentativa de implementar estacionamento rotativo no município, culminando na Lei nº 415/2014.

15.1.2 DINÂMICA SOCIOGEOGRÁFICA E URBANÍSTICA

Medianeira está na macrorregião Oeste do estado, nas proximidades de Cascavel e Foz do Iguaçu, caracterizando polos de destino para comércio e acesso a serviços essenciais. A ocupação no município se deu em função da Colonizadora Industrial e Agrícola Bento Gonçalves Ltda., a partir da qual os estudos de implantação do projeto de colonização foram realizados pelos diretores Pedro Soccol e José Callegari. A ocupação planejada acarretou no desenho peculiar observado na malha urbana municipal: uma praça central que é o ponto de interseção entre duas vias radiais que se comportam de forma estruturadora do tráfego local e as quais foram batizadas de Avenida Pedro Soccol e Avenida José Callegari. Assim, a cidade é caracterizada por uma Sede com o bairro Centro na porção central os demais 11 bairros circundam e distribuem a ocupação. Ao decorrer do tempo, cada vez mais a ocupação se direciona a norte da Rodovia BR-277 e a sul, sendo significativa também a leste, preenchendo o vazio existente até a Área Industrial. A ocupação deste vazio justifica a proposta de novo perímetro urbano incorporando na Sede a Área Industrial.

A Sede municipal possui uma área territorial pequena comparada ao tamanho de Medianeira. Porém, é onde reside mais que 90% da população medianeirense. As maiores densidades demográficas ocorrem nas subcentralidades de bairro de duas formas distintas, devido à presença das indústrias. Na porção ao sul da BR-277 ocorre ao longo das vias principais como a Avenida Brasil, Avenida Veranópolis, nos bairros Ipê, Nazaré, Centro e Cidade Alta, na Avenida Independência, no bairro Independência e ao norte da BR-277, ocorre em porções isoladas dos bairros Frimesa, Condá e Belo Horizonte.

A partir da caracterização socioeconômica também foi possível constatar o crescimento econômico que ocorre de forma progressiva em Medianeira. O IDH de medianeira é o 24^a no ranking estadual e o PIB é o 32^o maior do estado. Nesse contexto também se tem o IVS geral de Medianeira, o qual está abaixo da média do estado do Paraná (0,252) e do Brasil (0,326). O que é visto de maneira positiva, já que é classificado como muito baixo na escala de grau de vulnerabilidade.

As escolas e infraestruturas de saúde estão distribuídas entre os bairros da Sede e em Maralúcia. Sendo que os estudantes, tanto da área urbana quanto da área rural, quando necessário, possuem acesso aos serviços de transporte escolar. Cabe destacar também que o município possui um vasto catálogo de atratividades turísticas, além de uma potencialidade muito grande para desenvolver o Ecoturismo através de rotas de Cicloturismo.

15.1.3 ACESSO AO MUNICÍPIO, SISTEMA VIÁRIO E TRÂNSITO

O acesso ao município é realizado através das duas rodovias – a BR 277 e a PR 495 – em conjunto com o viaduto e as quatro trincheiras existentes na rodovia federal. A presença dessas rodovias faz com que o fluxo rodoviário seja intenso e adicionado ao fluxo local, pois acabam fazendo parte da malha viária urbana. No contexto da malha urbana, o sistema de vias radiais que cruzam com as vias estruturais e coletoras acarretam em muitos pontos críticos na cidade, devido a largura das interseções, dificuldade na delimitação de movimentos e na visibilidade e quantidade de movimentações possíveis.

Os locais apontados como gargalos de mobilidade no quesito trânsito em Medianeira foi a região central da: Avenida Brasil, Rua Paraná, Rua Santa Catarina, Rua Paraguai, Avenida João XXVIII. E destaque especial para a Avenida Brasília, Avenida Pedro Soccol e Rua Iguaçu, que são ruas nas quais, adicionalmente ao trânsito local, comportam o trânsito de deslocamento de carga, principalmente as rotas de acesso à Lar, à Frimesa, à BRF e ao silo da Lar.

O trânsito conflituoso, além dos congestionamentos, gera diversos pontos críticos em relação aos acidentes de trânsito na cidade. Nesse sentido, destaca-se que não só a presença de caminhões, mas também a parcela significativa de motociclistas na cidade acaba corroborando para a insegurança no trânsito. Ressalta-se também a grande quantidade de acidentes nas rodovias e também nas vias urbanas. Porém, o registro de acidentes está em queda gradual ao longo dos anos. Nas vias urbanas, o tipo de acidente predominante é a colisão lateral e com predominância a colisão de/com motociclistas. Já nas rodovias, a predominância se dá em relação à colisão traseira e saída da estrada.

Medianeira está integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, através do Convênio nº19/2017. O Convênio instrumentalizou a instituição do Medtran, que é um departamento vinculado à Secretaria de Administração e Planejamento que possui por objetivo cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições. O ano de instituição do Medtran coincide com o ano em que os registros de acidentes no município entraram em queda.

15.1.4 PROJETOS, PROGRAMAS E PLANOS E POLOS GERADORES DE VIAGEM

Os projetos previstos e que devem ser integrados no Plano de Mobilidade Urbana são caracterizados: pela expansão do perímetro urbano Sede proposta na revisão do Plano Diretor, o Núcleo de Urbanização Específica Espigão, o Núcleo de Urbanização Específica Morro da Salete e o Anel Rodoviário, o qual tem por objetivo desviar o fluxo da PR-495 diretamente para a BR 277, sem passar pelo núcleo urbano. Outros projetos municipais mencionados nesse estudo foi a escola no Jardim Irene e a escola no Independência. Porém, esses foram abordados como Polos Geradores de Viagem Futuros. Além dos PGVs Futuros, se destacaram também os PGVs Turísticos e os PGVs Cotidianos – caracterizados pelos locais de uso cotidiano da população do município, como, por exemplo: supermercados, indústrias, pronto atendimentos 24h, unidades básicas de saúde, hospitais, escolas públicas e particulares, bancos, prefeitura, comércios, serviços de assistência social, rodoviária e indústrias.

15.1.5 SETORES DE TRANSPORTE

Os principais setores de transporte no município são: público urbano, cicloviário, intermunicipal, rodoviário, taxi e aplicativo e escolar. O transporte público de Medianeira é realizado em concessão com a empresa Transportes Paloma Ltda, que opera no município desde 1974, sendo que o último contrato de concessão é de 1988. O contrato aborda linhas e horários que estão totalmente defasados. Ao total, são praticadas 21 linhas distintas no município, as quais variam em seus trajetos, horários e dias da semana. Os bairros com as maior atendimento do modal são, respectivamente, Nazaré, Centro, Frimesa e Área Industrial. O primeiro por comportar a garagem da Transportes Paloma, o segundo pela concentração de comércios e ou por servir de passagem para o maior destino do modal: as indústrias. O canal de divulgação dos horários e itinerários, majoritariamente, é o contato de WhatsApp e, atualmente, não há sistema de bilhetagem eletrônica.

Em relação à estrutura cicloviária, Medianeira apresenta uma inexpressiva malha cicloviária, caracterizada por aproximadamente 2,0 quilômetros e constituída pela ciclovia do canteiro central da Avenida Brasil e pela ciclofaixa da Avenida 24 de Outubro. Há um terminal rodoviário localizado na Rua Paraná, no bairro Centro, o qual possibilita o acesso

a onze viações atuam no município, fazendo ligações intermunicipais e também interestaduais com municípios dos estados do Rio Grande do Sul, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina.

No contexto do transporte por taxi, transita atualmente em Medianeira o Projeto de Lei nº 085/2021 que dispõe sobre a exploração do serviço de Táxi no município, determinando a regulamentação para permissões (que terão um prazo de 10 anos) e a divisão dos pontos em fixos e pontos livres. Além disso, dos 16 pontos de taxi atualmente regulamentados, o ponto da rodoviária é o principal e único que apresenta estrutura. O transporte escolar é operacionalizado pelas empresas Paloma e Dawel e atende todas as escolas municipais e estaduais, subsidiado pelo município.

A LDO do município apresenta que o município, em 2020, manteve-se abaixo da receita estipulada. Porém, com as despesas abaixo, caracterizando o superavit. O PPA 2022-2025 não previu recurso para manutenção de calçadas, melhorias dos pontos de ônibus, entre outros. Sendo necessário assim trabalhar dentro das previsões de manutenção divisão de serviços urbanos e manutenção serviços rodoviários, além de fomentar parcerias com entidades privadas e programas estaduais e federais para viabilizar a implantação as futuras ações do Plano de Mobilidade Urbana. Nesse contexto, é possível aproveitar a folga na capacidade de endividamento do município.

16 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

As Audiências Públicas têm como objetivo incentivar a população a buscar soluções para problemas públicos. Visam a participação popular, a democratização das informações, a exposição de fatos e a prestação de esclarecimentos, bem como fazem parte da democracia participativa, que é reconhecido e garantido por lei, nesse caso, a Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12 – BRASIL, 2012).

A sistematização das audiências públicas do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) de Medianeira-PR foi definida no Relatório de Planejamento e Mobilização (P1) e se deu com base nas diretrizes propostas para elaboração de Planos de Mobilidade Urbana do Paraná Cidades.

A 1ª Audiência Pública, que ocorreu no dia 13 de abril de 2022, teve por objetivo **introduzir a temática** da mobilidade urbana aos cidadãos, contando com embasamento legal, metodologia e cronograma. Pretendia também convocar a comunidade para elaborar conjuntamente com a Comissão Técnica o PMU no decorrer das etapas. A 1ª Audiência Pública ocorreu forma presencial e com transmissão *online*.

As pautas das demais audiências públicas a serem realizadas podem ser observadas na sequência:

- 2ª Audiência Pública: almeja apresentar o **Diagnóstico técnico** da mobilidade urbana e infraestruturas de transporte do município, bem como do **Prognóstico** referente, e convidar a população a realizar a avaliação pública sobre a mobilidade e o sistema de transporte local;
- 3ª Audiência Pública: tem a função de apresentar as **Diretrizes, Propostas e Ações** para a mobilidade urbana de Medianeira-PR e convocar a população para realizar a construção interativa do PMU;
- 4ª Audiência Pública: apresenta a **Consolidação** do PMU, através do Plano de Ações e Investimentos, apresentando os prazos e o papel da população na fiscalização.

16.1 O EVENTO

A 1ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira ocorreu no dia 13 de abril de 2022, às 19h00. A audiência aconteceu de maneira presencial no Auditório da Prefeitura de Medianeira: Av. José Callegari, 647 – Centro, e de forma *online*,

com transmissão em tempo real na página do Youtube e no Facebook da Prefeitura de Medianeira.

Apresentaram-se à população de Medianeira-PR e demais interessados, em sequência, o Prefeito Antonio França Benjamim, a representante da câmara de vereadores, Vereadora Lucy Andreola, a Secretária de Administração e Planejamento, Solange de Lima, o Secretário de Obras e Serviços Públicos, Isaías França Benjamim, a Coordenadora Municipal do Plano de Mobilidade Urbana, Candida Paz, a Coordenadora Executiva da FUPEF, eng. Amanda Christine Gallucci e de maneira virtual, o Professor Dr. Eduardo Ratton, Coordenador de Projetos e Conselho Diretor do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura (ITTI/FUPEF). Também estavam presentes na sessão as arquitetas e urbanistas Ana Gabriela Texeira, Camila Dutra Porciúncula e Maria Paula Beck.

De acordo com a sistematização pré-definida, foram apresentados os conceitos de mobilidade urbana sustentável, os aspectos da mobilidade de pessoas e cargas e da acessibilidade ao espaço urbano e a forma de organizar a cidade e o uso do espaço de maneira a garantir o deslocamento e acesso a esses locais de forma adequada e segura.

Também foram apresentadas a Comissão Executiva do Prefeito Antonio França Benjamim, Vice-prefeito e Secretários; a Comissão Técnica, composta pelos técnicos municipais e pela FUPEF – que solicitou a participação de uma equipe multidisciplinar composta de professores, servidores, estudantes de graduação e pós-graduação da UFPR vinculados, além de outros profissionais especialistas externos – e Comissão de Acompanhamento.

Por último, as apresentações contemplaram as principais fases do Plano de Mobilidade Urbana: Planejamento e Mobilização; Caracterização inicial; Comportamento da circulação; Diagnóstico da mobilidade; Prognóstico de mobilidade; Diretrizes e ações e Consolidação do PMU. Além disso, de forma preliminar e sucinta, foram apresentados alguns dados que já foram levantados no Plano, bem como as metodologias que estão sendo utilizadas e o cronograma.

No decorrer da Audiência, o *chat* ficou aberto para participação popular e, ao final das apresentações, as perguntas foram dirigidas aos apresentadores do evento que puderam esclarecer pontualmente os questionamentos levantados pela plateia e pelo *facebook*. Os principais apontamentos e anseios dos cidadãos de Medianeira, a respeito da mobilidade local, foram listados no QUADRO 16.1.

QUADRO 16.1– CONTRIBUIÇÕES DOS ESPECTADORES NA AUDIÊNCIA PÚBLICA

Nº	Apontamentos
1	Preocupação do Plano de Mobilidade em relação ao deslocamento de máquinas agrícolas no perímetro urbano;
2	Trajetos da Nova Ferroeste;
3	Impacto das motocicletas na reestruturação da mobilidade urbana em Medianeira;
4	Congestionamentos causados pelo curto tempo dos semáforos;
5	Falta de calçadas e acessibilidade, obstruções das calçadas existentes, necessidade da fiscalização do poder público;
6	Estacionamentos para cadeirantes, sugestão da Av. Brasília ter estacionamentos em diagonal com vagas preferenciais para idosos e cadeirantes;
7	Dificuldade do tráfego de máquinas em relação à altura (árvores, postes, fios, etc);
8	Localização do novo terminal rodoviário;
9	Conscientização em locais com grande fluxo de motociclistas, para além das campanhas de educação nas escolas;
10	Ausência de calçada no colégio Naira Fellini, além de outros locais;
11	Criação de perimetrais para desvio do fluxo de veículos de grande porte;
12	Problema de grande fluxo de veículos para as escolas centrais nos horários de entrada e saída escolar em conjunto com horário de pico do trânsito da cidade;
13	Sugestão de mão única na Rua Rio de Janeiro entre Av. José Callegari e Av. Rio Grande do Sul, devido a estabelecimentos de saúde e creche na região;
14	Dificuldade de visibilidade do fluxo na rua Goiás para os moradores do Cidade Alta que acessam o centro;
15	Cruzamento da Rua Goiás com a Av. Brasília, necessário estudo, devido a redução da faixa de rodagem sentido L. Santos Dumont;
16	Reavaliar preferenciais na rua Riachuelo entre a Rua Goiás e a Av. Pedro Soccol, rua muito utilizada para acesso ao Nazaré e Santos Dumont;
17	Abrir novas vagas de estacionamento na Av. Brasília, entre a Av. Rio grande do Sul e a Av. Lagoa Vermelha;
18	Reavaliar acesso a Travessa Karol Wojtyla, hoje o acesso está desordenado;
19	Rever implantação de lombadas físicas na cidade;
20	Projeto para implantação de estacionamentos rotativos;
21	Dificuldade de trânsito em horário comercial na rua Amapá;
22	Dificuldade de visibilidade para realizar o cruzamento da Avenida João XXIII com a rua Iguaçu;
23	Observar o trânsito no entroncamento da av. José Callegari com a 24 de outubro no bairro Ipê;
24	Colocar semáforo no viaduto do Bairro Belo Horizonte;
25	Melhorar o fluxo de trânsito no viaduto do bairro Belo Horizonte;
26	Sugestão fechar a saída da BR em frente a futura sede do Sicredi;
27	Observar a questão de acesso para a BR em frente a empresa Dalgás e a entrada logo a frente no Belo Horizonte, fluxo difícil para quem está parado no sentido indo para o centro devido a grande quantidade de carros entrando no bairro;
28	Concurso para agentes de trânsito capacitados e instalação de radares nos semáforos e extensões de vias para gerar arrecadação;
29	Necessidade de alargamento das ciclovias existentes, para que possam ser divididas com pedestres, criação de calçadas e ciclovias nos canteiros existentes no município;
30	Grande número de acidentes na Av. Brasília próximo a cooperativa Iar, onde há um cruzamento com fluxo muito grande de veículos;
31	Necessidade de passeio público no prolongamento da Avenida Brasília até a saída de Missal;
32	Avenida 24 de outubro deveria ser de mão única;
33	Adjacentes da Avenida Brasília deveriam ser binários;
34	Necessidade de retirada do estacionamento na avenida Brasília, tornando-a toda sua extensão em pista dupla;
35	Desvio de fluxo de caminhões do centro além de construção de no mínimo dois viadutos ou trincheiras, ligando a área norte- sul.

Fonte: FUPEF (2022).

16.2 DIVULGAÇÃO E AUDIÊNCIA

A 1ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira-PR contou com uma ampla divulgação. Os principais veículos utilizados para alcançar o público-alvo foram: página da rede social *Facebook* da Prefeitura de Medianeira; perfil do *Instagram* da Prefeitura de Medianeira; Rádio Independência 92,7 FM (FIGURA 16.1); principal *site* de notícias da cidade - Guia Medianeira (FIGURA 16.2 e FIGURA 16.3); portal de notícias da região Costa Oeste News (FIGURA 16.4); listas de *WhatsApp* (FIGURA 16.5) e *e-mail* dos responsáveis dos principais setores da comunidade.

FIGURA 16.1 – ENTREVISTA REALIZADA NA RÁDIO INDEPENDÊNCIA 92,7 FM



COSTA OESTE em Pauta

92,7 FM
Rádio Independência

Convidadas:

Solange Aparecida de Lima
Secretária Municipal de Administração e Planejamento

Amanda Christine Gallucci Silva
Coordenadora executiva do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira

Assunto:
MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA

Transmissão ao vivo pelo Facebook:
Rede Costa Oeste de Comunicação

Perguntas através do Whats da Rádio Independência
(45) 99935-8890

Patrocínio:
Lajes Patagonia Frimesa

SÁBADO | 09/04
ENTREVISTA
• AO VIVO •
7 às 8 horas
APRESENTAÇÃO: Marlon Utzig

Fonte: Rede Costa Oeste de Comunicação (2022)

FIGURA 16.2 – PUBLICAÇÃO NO SITE DE NOTÍCIAS LOCAL



Fonte: Medianeira (2022).

FIGURA 16.3 – PUBLICAÇÃO NO SITE DE NOTÍCIAS LOCAL



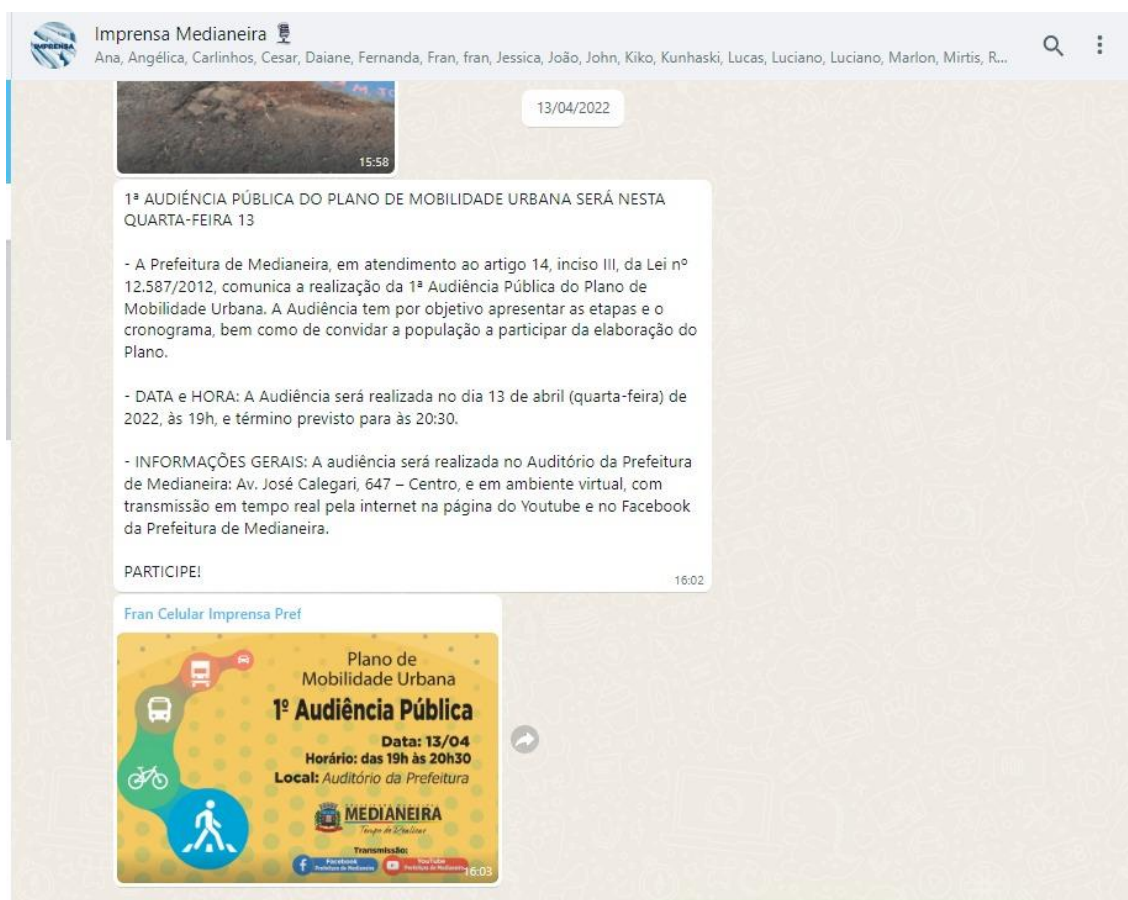
Fonte: Medianeira (2022).

FIGURA 16.4 – PUBLICAÇÃO NO SITE DE NOTÍCIAS REGIONAL



Fonte: Medianeira (2022).

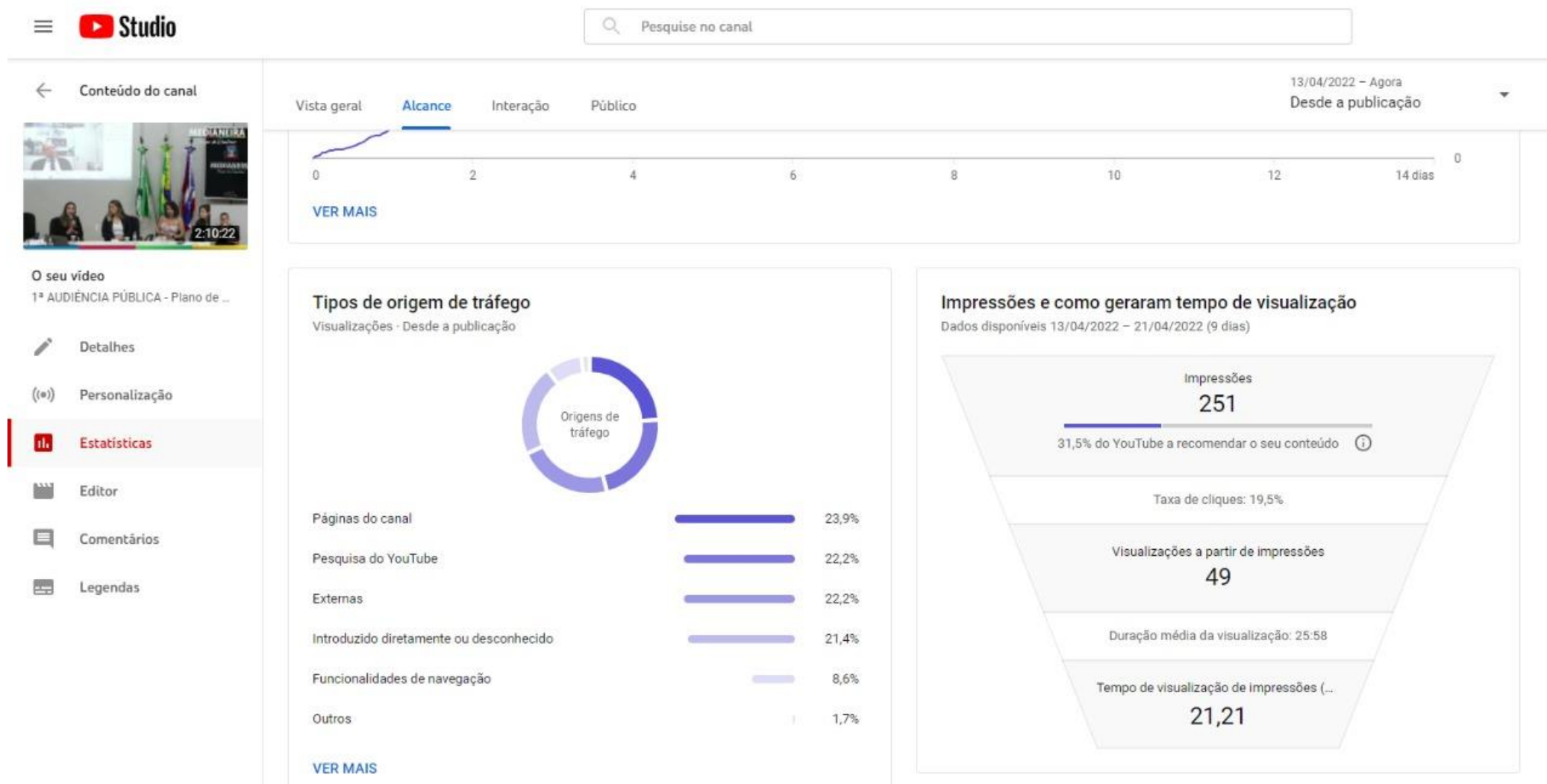
FIGURA 16.5 – DIVULGAÇÃO VIA WHATSAPP



Fonte: Medianeira (2022).

A audiência da 1ª Audiência Pública foi satisfatória. Compareceram no Auditório 54 pessoas, conforme lista de presença (FIGURA). Pelo *Youtube*, obteve-se o número de 251 impressões e 49 visualizações como pode ser observado na FIGURA 16.6. Pelo *Facebook*, 1,3 mil pessoas foram alcançadas, obtendo-se 37 espectadores ao vivo no momento de pico. Ao longo da transmissão online, houveram 99 engajamentos, sendo destes, 20 perguntas, respostas e comentários, como pode ser observado na FIGURA 16.7 e FIGURA 16.8.

FIGURA 16.6 – ESTATÍSTICAS DA AUDIÊNCIA NO YOUTUBE



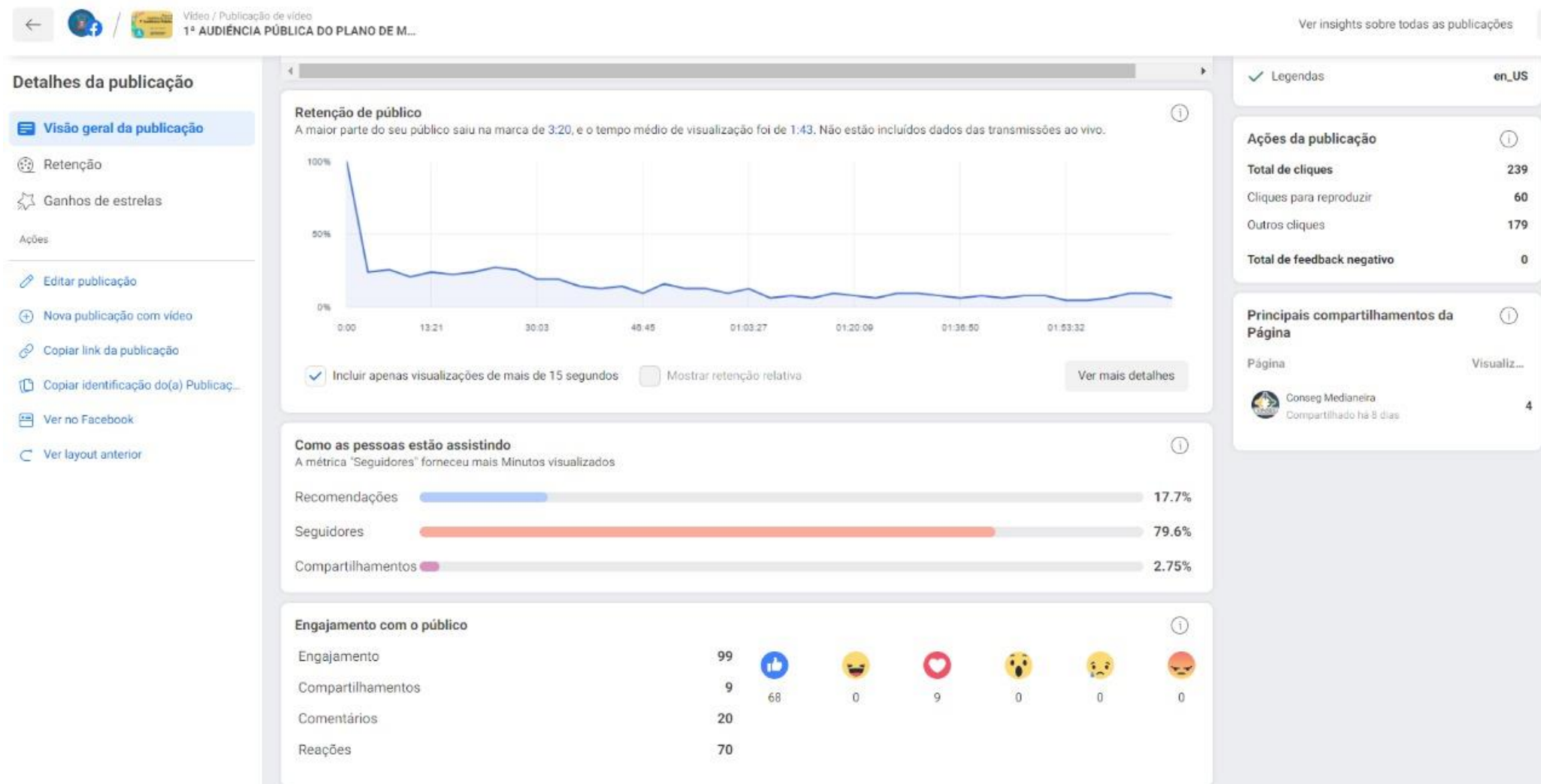
Fonte: Medianeira (2022).

FIGURA 16.7 – ESTATÍSTICAS DA AUDIÊNCIA NO YOUTUBE



Fonte: Medianeira (2022).

FIGURA 16.8 – ENGAJAMENTO NO FACEBOOK



Fonte: Medianeira (2022).

17 CONCLUSÕES

Finalizando, o presente **Relatório de Caracterização Inicial (P2)** apresenta caracterização inicial do município, a partir de dados secundários e da coletânea de informações realizada com base nos operadores dos sistemas de transportes locais, bem como a partir de reuniões técnicas com a gestão municipal. O Relatório é o segundo produto do **Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira** conforme Plano de Trabalho e contrato celebrado entre o Município de Medianeira e a FUPEF do Paraná. É também o primeiro relatório dentro da etapa de Diagnóstico, compondo uma contribuição inicial para formar, com os relatórios posteriores, a imagem da mobilidade urbana do município, suas condicionantes, deficiências e potencialidades.

É importante destacar que a elaboração do PMU não se restringe aos seus relatórios e produtos. Todo o seu processo de concepção envolve a participação popular na busca da gestão democrática da cidade e na intenção de melhor qualidade de vida e de uma mobilidade sustentável. Espera-se que os inventários, reuniões, relatórios e o próprio Plano cumpram não só a obrigação legal, mas também contribuam para a formulação e execução de políticas de desenvolvimento econômico e urbano sustentável e uma tomada de consciência do poder público e da população em prol desse resultado.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.** Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. Brasília, 4 de maio de 2000.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 11 jul. 2001. Seção 1, p. 1.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, 4 jan. 2012.

BRASIL (MINISTÉRIO DAS CIDADES - SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – SEMOB). **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2015. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/270/titulo/planmob---caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana>> Acesso em: 04 fev. 2021.

CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA. **Paloma completa 45 anos de fundação e recebe homenagem da câmara de vereadores.** 05 nov. 2019. Disponível em: <<https://www.camaramedianeira.pr.gov.br/noticia/1194/paloma-completa-45-anos-de-fundacao-e-recebe-homenagem-da-camara-de-vereadores>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

CANCELLI, D.M.; DIAS, N.L. **BRevê: uma metodologia objetiva de cálculo de emissões para a frota brasileira de veículos.** 2014. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1413-41522014019010000284>>. Acesso em: abr. 2022.

CLIMATE-DATA.ORG. **Clima Medianeira (Brasil).** Disponível em: <<https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/parana/medianeira-43579/>>. Acesso em: 15 abr, 2022.

DENATRAN. **Frota de veículos por município e tipo.** Frota Nacional (Janeiro 2022). Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2022>>. Acessado em: abr. 2022.

Enefer Consultoria, P., Castro-Advogados, S. and Engenharia, V., Corredor bioceânico ferroviário: estudos técnicos referentes ao Eixo de Capricórnio: relatório consolidado. 2011.

FRANÇA, Antonio; MESS, Evandro. **Propostas de Governo da Coligação PP, Patriota, PSD, PSC e Democrata.** Medianeira, 2020.

FIPE. Estudo de Impacto Ambiental (EIA) Corredor Oeste De Exportação – Nova Ferroeste Trecho: Maracaju (MS) - Paranaguá (PR) Ramal: Foz Do Iguaçu (PR) - Cascavel (PR). São Paulo, 2021.

FRIMESA. **Nossa Essência**. Disponível em: <<https://www.frimesa.com.br/pt/sobre>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

GUIAMEDIANEIRA. **Informações sobre a Linha Foz-Medianeira do transporte universitário**. 2019. Disponível em: <<http://www.guiamedianeira.com.br/noticia/22034/Bram+Tur:+Transporte+Universitario+com+logistica+de+qualidade>>. Acesso em abr. 2022.

IAT. Instituto Água e Terra. **ICMS Ecológico por biodiversidade**: Repasses mensais por área protegida em 2020. Paraná, 2020. Disponível em: <http://www.iat.pr.gov.br/sites/aguaterra/arquivos_restritos/files/documento/2021-02/extrato_2020_fechado_ucs_mensal.pdf>. Acesso em abr. 2022.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv54598.pdf>>. Acesso em abr. 2022.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Panorama dos municípios**. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/medianeira/panorama> >. Acesso em abr. 2022.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **REGIC - Regiões de Influência das Cidades**. Downloads. 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=downloads>>. Acesso em: 11 fev. 2022.

IFGF. **Índice FIRJAN de Gestão Fiscal**. 2021. Disponível em: <www.firjan.com.br>. Acesso em: abr. 2022.

INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ (IAP); SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS (SEMA). **Plano de Controle de Poluição Veicular do Estado do Paraná - PCPV**. 2011. Disponível em: <<http://www.iat.pr.gov.br/>>. Acesso em: abr. 2022.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO (ITDP). **TOD Standard - Padrão de Qualidade DOTS**. 3. ed. Nova York: ITDP, 2017.

IPARDES - INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPARDES). **Perfil avançado dos municípios**. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/perfil_municipal/MontaPerfil.php?codlocal=176&btOk=ok>. Acesso em abr. 2022.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Índice de Vulnerabilidade Social (IVS)**. Disponível em: < <http://ivs.ipea.gov.br/index.php/pt/mapa> >. Acesso em abr. 2022.

LAR. **Institucional**. Disponível em: <<https://www.lar.ind.br/institucional/>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

MATIAS-PEREIRA, J. **Finanças Públicas: A Política Orçamentária no Brasil**. São Paulo: Atlas, 2010.

MEDIANEIRA. **Atrativos Turísticos**. Medianeira, 2021a. Disponível em: <<https://www.medianeira.pr.gov.br/?turismo%2Fatrativos&tipo=roteiros>>. Acesso em: abr. 2022.

MEDIANEIRA. **Decreto n. 117/88, data 14-12-88**. Dispõe sobre Permissão para Exploração do Serviço de Transporte Coletivo nas Linhas que especifica. Medianeira, 14 dez. 1988.

MEDIANEIRA. **Decreto nº 004, de 24 de janeiro de 2000**. Regulamenta ponto de transportadores autônomos de Medianeira – PR e dá outras providências. Medianeira, jan. 2000.

MEDIANEIRA. **Decreto Municipal nº 088/2004, de 30 de junho de 2004**. Cria o Conselho do Programa de Apoio ao Transporte Escolar - PNATE. Medianeira, jun. 2004.

MEDIANEIRA. **Decreto nº 215, de 26 de setembro de 2006**. Estabelece nova estrutura dos pontos de táxi na cidade de Medianeira. Medianeira, set. 2006.

MEDIANEIRA. **Decreto nº 204, de 06 de abril de 2022**. Designar a Equipe Técnica Municipal para participar do processo de elaboração do Plano de Mobilidade do Município de Medianeira. Medianeira, abr. 2022a.

MEDIANEIRA. **Notícia no site da prefeitura sobre a entrega de nova ambulância**. 2022b. Disponível em: < <https://www.medianeira.pr.gov.br/?noticia=9321>>. Acesso em abr. 2022.

MEDIANEIRA. **Histórico**. Disponível em: <<https://www.medianeira.pr.gov.br/?historico>>. Acesso em: 15 abr, 2022.

MEDIANEIRA. **Lei Orgânica do Município de Medianeira/PR**. Medianeira, abr. 1990.

MEDIANEIRA. **Lei nº 001, de 26 junho de 2007**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Medianeira e dá outras providências. Medianeira, 26 jun. 2007a.

MEDIANEIRA. **Lei nº 068/2007, de 26 de junho de 2007**. Institui o Perímetro Urbano do Município de Medianeira e dá outras providências. Medianeira, 26 jun. 2007b.

MEDIANEIRA. **Lei nº 071, de 26 de junho de 2007**. Institui o Sistema Viário do Município de Medianeira e dá outras providências. Medianeira, 25 jun. de 2007c.

MEDIANEIRA. **Lei nº 124, de 18 de dezembro de 2008**. Dispõe sobre a reestruturação organizacional e administrativa do município de medianeira e dá outras providências. Medianeira, dez. 2008a.

MEDIANEIRA. **Lei nº 108/2008, de 06 de novembro de 2008.** Cria no Município de Medianeira o transporte individual de passageiros, em veículo automotor, tipo motocicleta – “MOTO-TÁXI” e dá outras providências. Medianeira, nov. 2008b.

MEDIANEIRA. **Lei nº 382, de 15 de julho de 2014.** Institui o Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural do Município de Medianeira e dá outras providências. Medianeira, jul. 2014a.

MEDIANEIRA. **Lei nº 432/2014, de 23 de dezembro de 2014.** Altera dispositivos da Lei 382/2014 e dá outras providências. Medianeira, dez. 2014b.

MEDIANEIRA. **Lei nº 470/2015, de 17 de junho de 2015.** Altera dispositivos da Lei 382/2014 e dá outras providências. Medianeira, jun. 2015a.

MEDIANEIRA. **Lei nº 530/2015, de 23 de dezembro de 2015.** Altera dispositivos da Lei 382/2014 e dá outras providências. Medianeira, jun. 2015b.

MEDIANEIRA. **Lei nº 786/2019, de 09 de abril de 2019.** Institui o Conselho Municipal de Turismo de Medianeira e dá outras providências. Medianeira, abr. 2019.

MEDIANEIRA. **Lei nº 993/2021, de 28 de dezembro de 2021.** Aprova o Plano Plurianual do Município de Medianeira, Estado do Paraná, para o quadriênio 2022/2025, e dá outras providências. Medianeira, dez. 2021b.

MEDIANEIRA. **Organograma Administrativo da Prefeitura do Município de Medianeira.** Medianeira, 2017. Disponível em: <https://medianeira.pr.gov.br/arquivos/organograma_2017.pdf>. Acesso em abr. 2022.

MEDIANEIRA. **Plano Municipal de Habitação de Interesse Social: Estratégias de Ação.** Medianeira, jul. 2013.

MEDIANEIRA. **Termos aditivos aos Contratos nº 141, 142, 143, 144 e 148 de 8 de setembro de 2021.** Estabelece termos aditivos aos valores de execução de serviços de transporte escolar de alunos ida e volta nas escolas existentes no município matutino, vespertino e noturno. Medianeira, 7 nov. 2021c.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. **Programa Nacional de Educação Fiscal.** Disponível em: <http://www.fazenda.rj.gov.br/sefaz/content/conn/UCMServer/path/Contribution%20Folder%20educacaofiscal/MaterialDit%C3%A1tico/CadernosDid%C3%A1ticosdoPNEF/Arquivos/Leituras%20Complementares_Caderno%204.pdf>. Acesso em abr. 2022.

MISSAL. **Notícia sobre o transporte universitário.** 2017. Disponível em: <<https://www.missal.pr.gov.br/noticias/3858-confira-o-itinerario-do-transporte-universitario>>. Acesso em abr. 2022.

NAKAMORI, S.; BELOTTO, J. C. A.; OLIVEIRA, A. G. **Diretrizes para elaboração de política pública de ciclomobilidade**: experiências do Programa Ciclovida da UFPR. Curitiba: PROEC/UFPR, 2016.

NINFA. **Nossa História**. Disponível em: <<http://www.ninfa.com.br/nossa-historia/>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

OLIVEIRA, P. H. **Finanças Públicas 2015**. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Minas Gerais – IFMG. Ministério da Educação. Disponível em: <<http://proedu.rnp.br/bitstream/handle/123456789/1599/50.Financas%20Publicas%20-%20SERVI%20C3%87OS%20P%20C3%9ABLICOS%20-%20IFMG.pdf>>. Acesso em abr. 2022.

PALOMA TRANSPORTES. Site da empresa. Medianeira, 2022. Disponível em: <<https://www.palomatransportes.com.br/>>. Acesso em: abr. 2022.

PARANÁ. **Lei 4245, 25 de julho de 1960**. Cria no Quadro Territorial do Estado, os municípios que especifica. Curitiba: Palácio do Governo, 1960.

PARANÁ. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)**: Corredor Oeste de Exportação – Nova Ferroeste. Curitiba, 2021. Disponível em: <https://www.novaferroeste.pr.gov.br/sites/novaferroeste/arquivos_restritos/files/documento/2022-01/RIMA%20-%20Fipe.pdf>. Acesso em: abr. 2022.

SECRETARIA DA COMUNICAÇÃO SOCIAL DO PARANÁ. **Viaje Paraná: Medianeira. Visite as maravilhas da cidade portal do mercosul**. Curitiba, mai. 2019. Disponível em: <<https://www.viajeparana.com/Medianeira>>. Acesso em: abr. 2022.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.4. Áreas aptas, não aptas e aptas com restrição aos usos antrópicos. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, ago. 2021a.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.5. Uso e ocupação do Solo Atual. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, ago. 2021b.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.6. Capacidade de Atendimento e Distribuição. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, out. 2021c.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.7. Uso e Ocupação do Solo Atual versus Capacidade de Suporte. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, out. 2021d.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.8. Expansão Urbana versus Capacidades de Suporte Ambiental e de Infraestrutura, Equipamentos e Serviços Públicos no Município. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, set. 2021e.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.9. Condições Gerais de Moradia e Fundiárias. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, out. 2021f.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.10. Condições gerais de acessibilidade e mobilidade, com ênfase na área urbana. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, out. 2021g.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.11. Capacidade de Investimento do Município. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, dez. 2021h.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.12. Estrutura e Funcionamento dos conselhos municipais existentes. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, nov. 2021i.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.13. Síntese da análise temática integrada. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, nov. 2021j.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.14. Objetivos para o desenvolvimento municipal. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, nov. 2021k.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.15. (Re)Ordenamento Territorial. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, jan. 2022a.

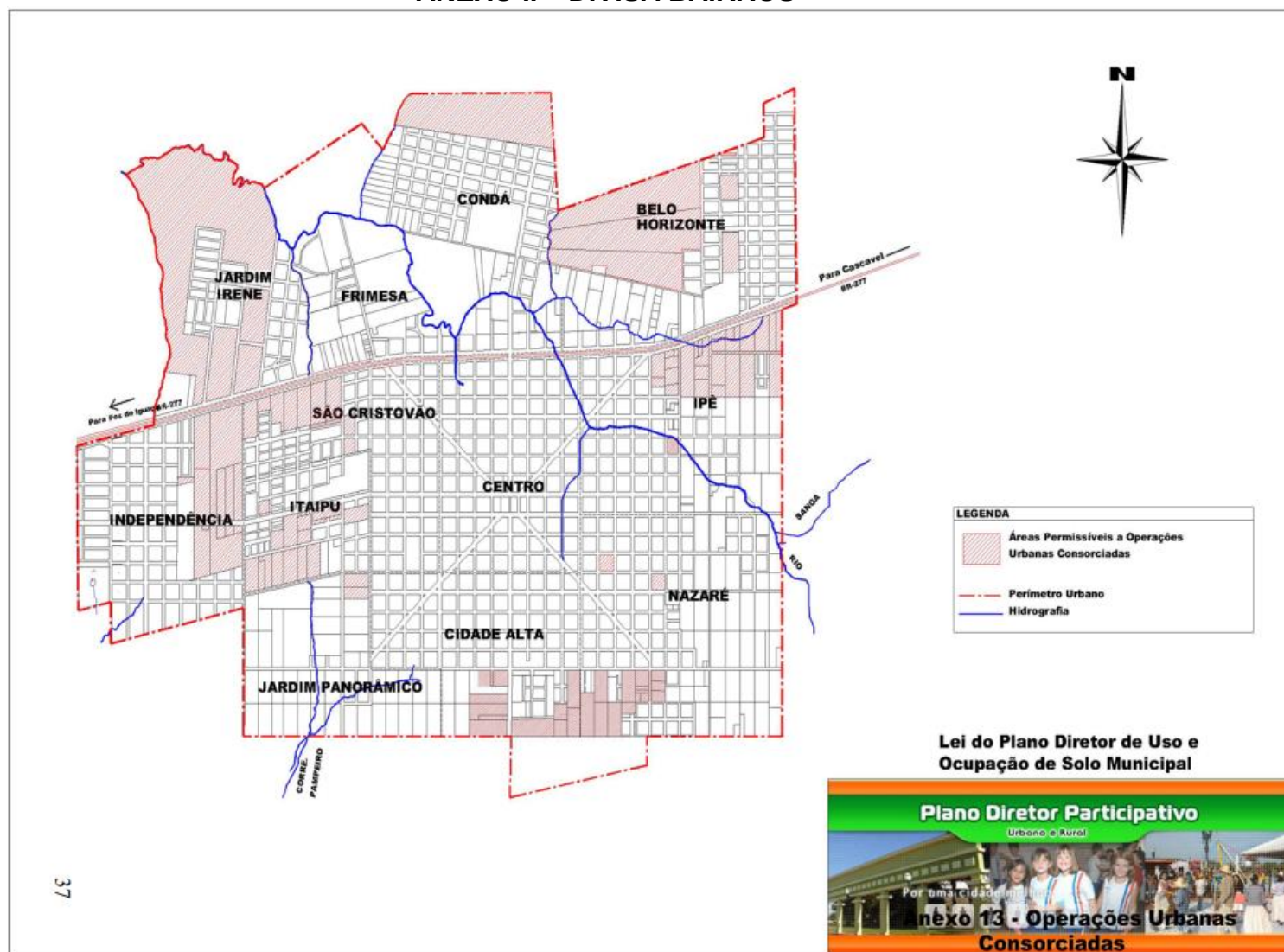
SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.16. Diretrizes e Propostas para o direito à cidade sustentável. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, jan. 2022b.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO URBANO E DE OBRAS PÚBLICAS (SEDU); PARANACIDADE. **Plano Diretor Municipal Medianeira 2021**: Revisão do Plano Diretor Participativo Urbano e Rural 2007. Produto 2.17. Instrumentos Urbanísticos. Medianeira: SEDU/PARANACIDADE, jan. 2022c.

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ (UTFPR). **UTFPR - Campus Medianeira**. 2021. Disponível em: <<http://www.utfpr.edu.br/campus/medianeira/sobre>>. Acesso em: 15 abr. 2022.

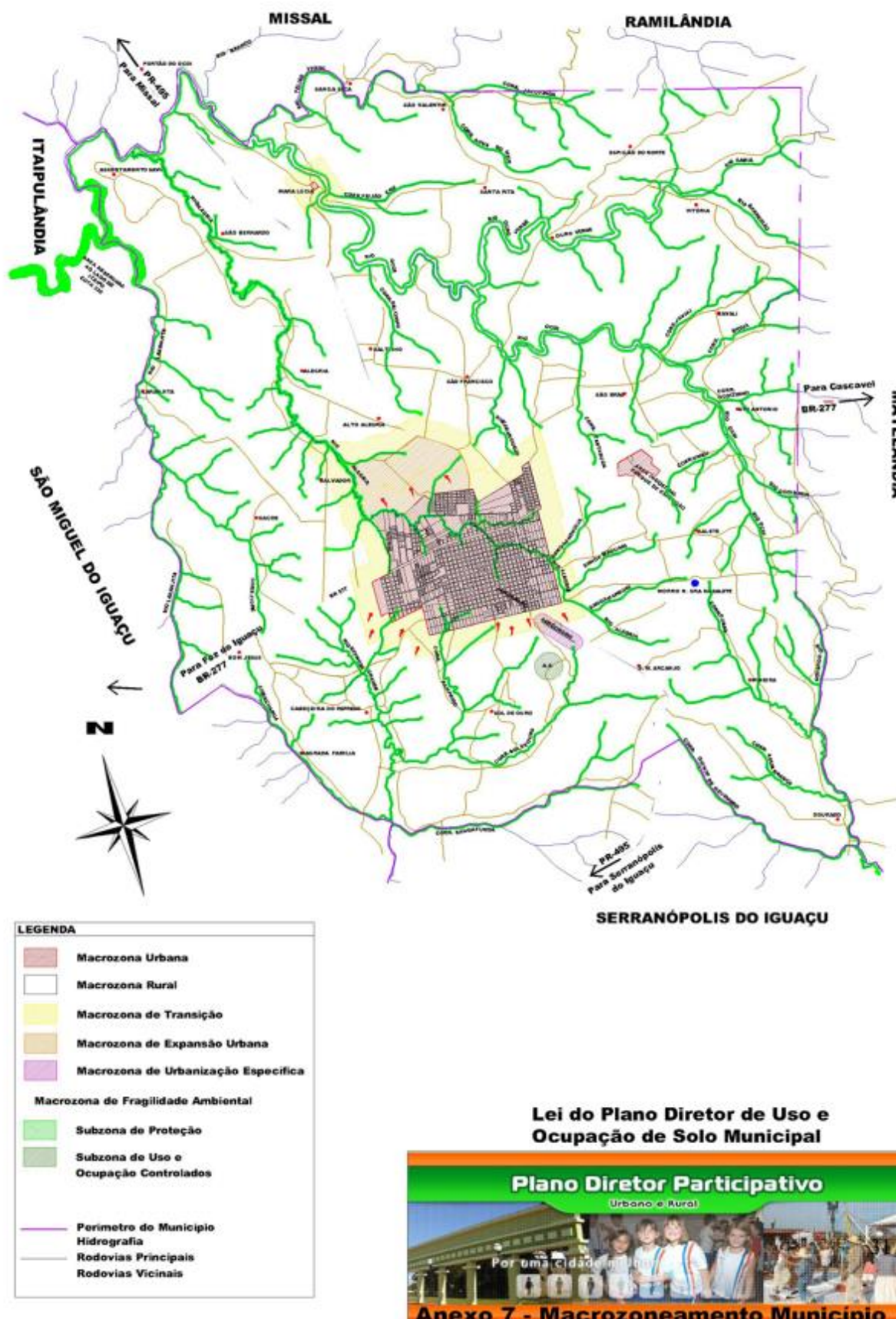
WORLD RESOURCES INSTITUTE BRASIL (WRI BRASIL). **Sete passos para construir um plano de mobilidade urbana**. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/sites/default/files/Sete%20Passos%20-%20Como%20construir%20um%20Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana_jan18.pdf>. Acesso em: 09 abr. 2022.

ANEXO II – DIVISA BAIRROS

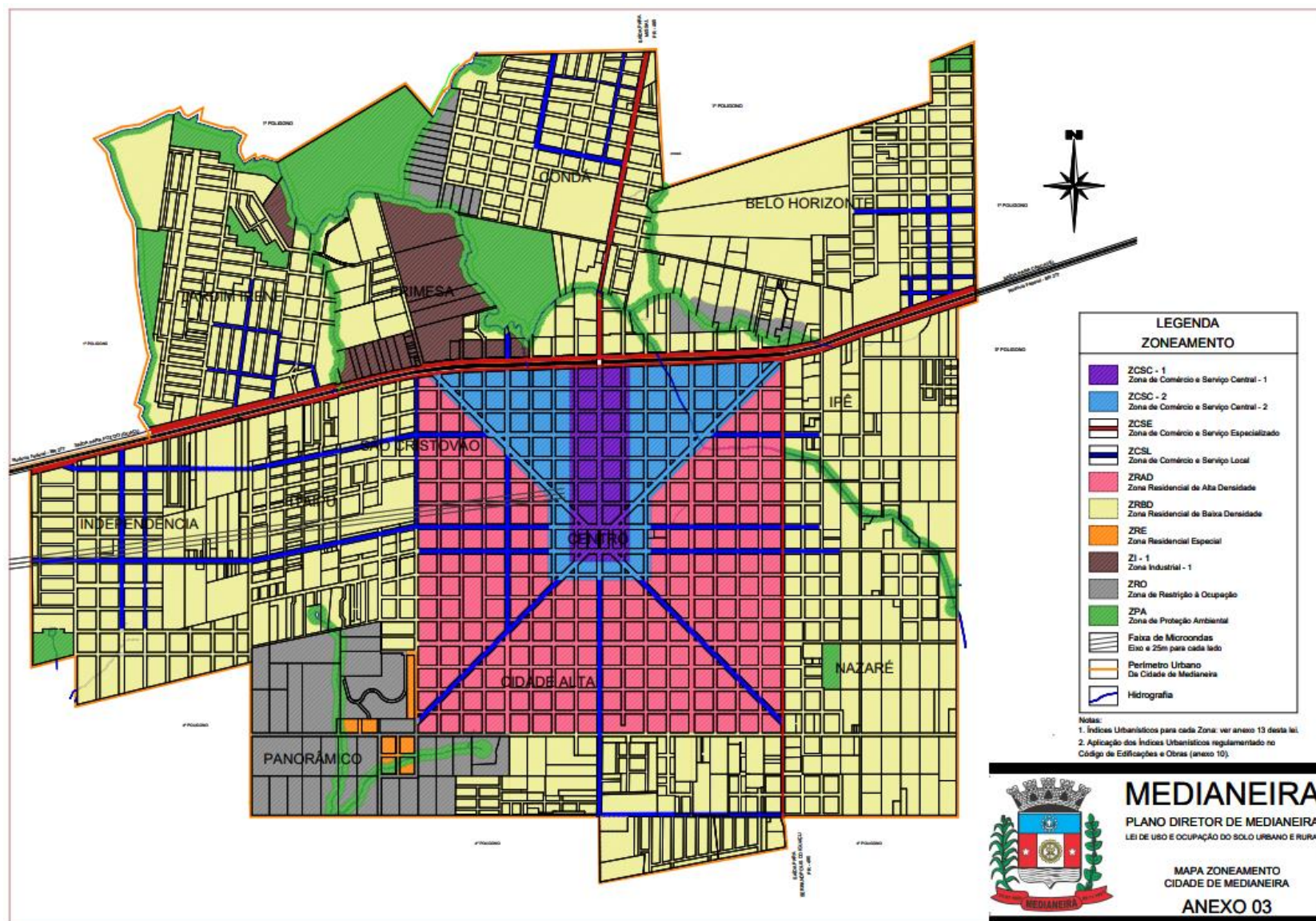


37

ANEXO III – MACROZONEAMENTO

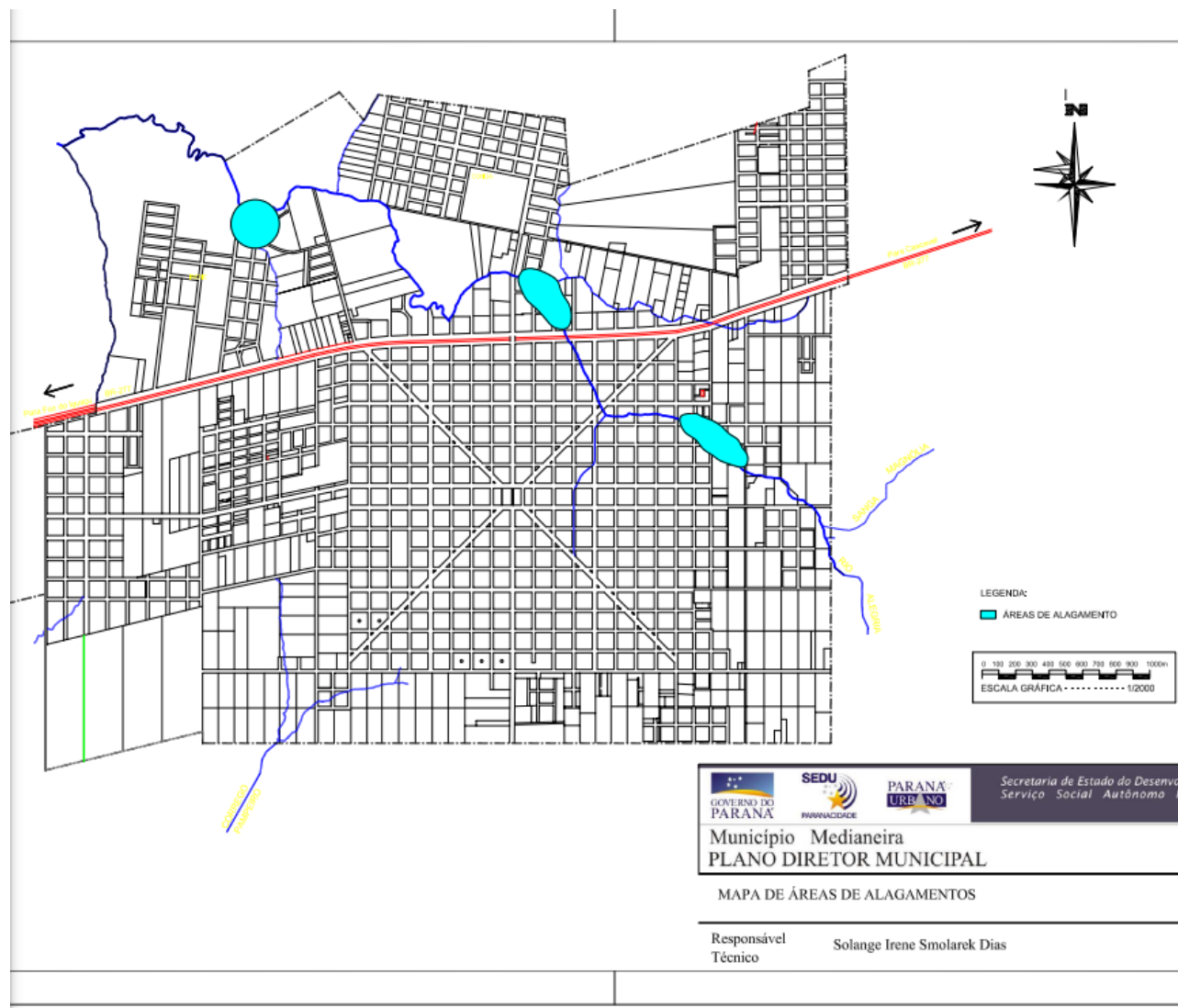


ANEXO IV – ZONEAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO





ANEXO V – ÁREAS SUSCETÍVEL A ALAGAMENTO – PLANO DIRETOR (2007)

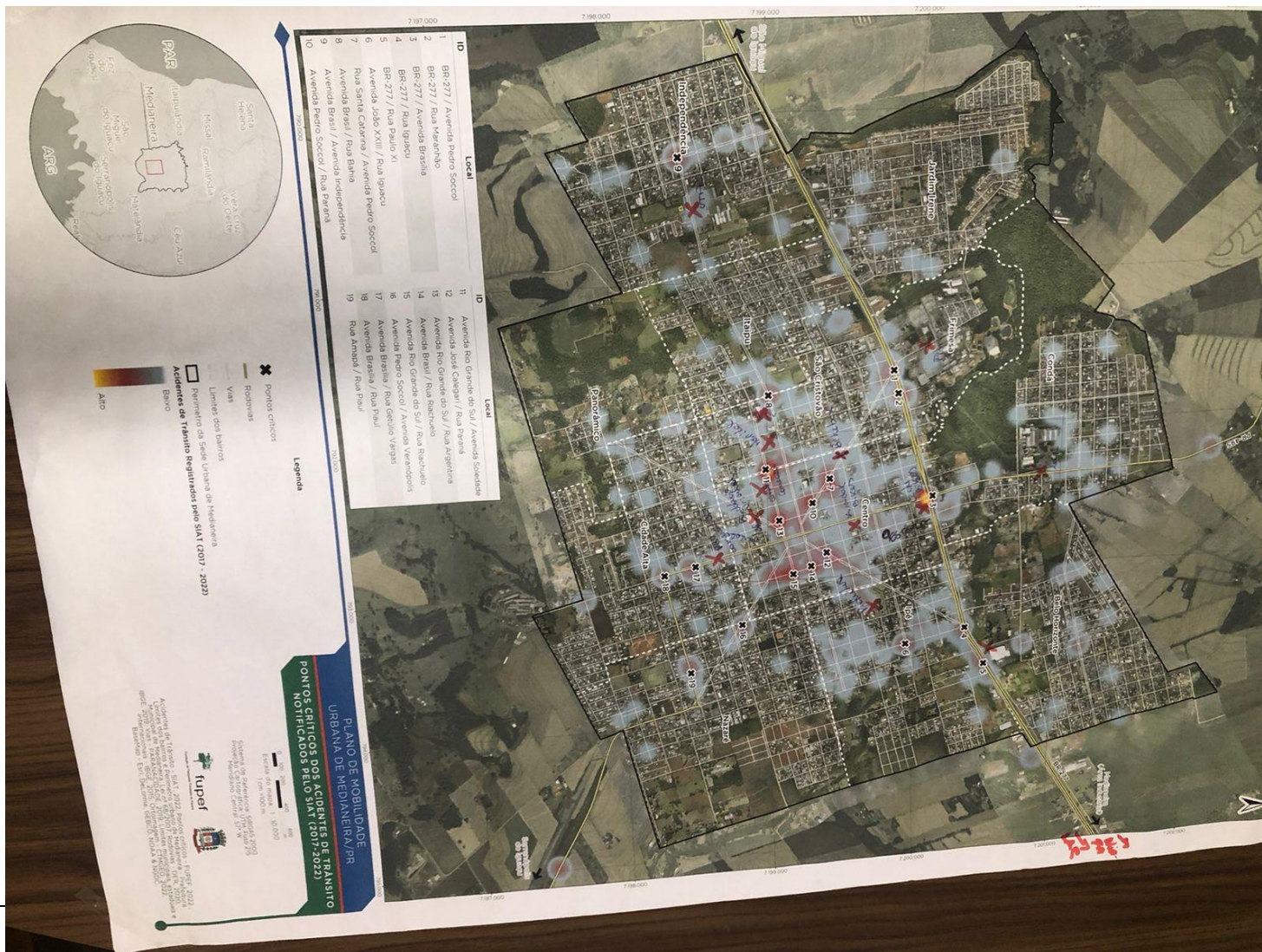




Fonte: FUPEF/ITTI (2021).



ANEXO VI – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL – PONTOS CRÍTICOS





ANEXO VII – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL - CONGESTIONAMENTO

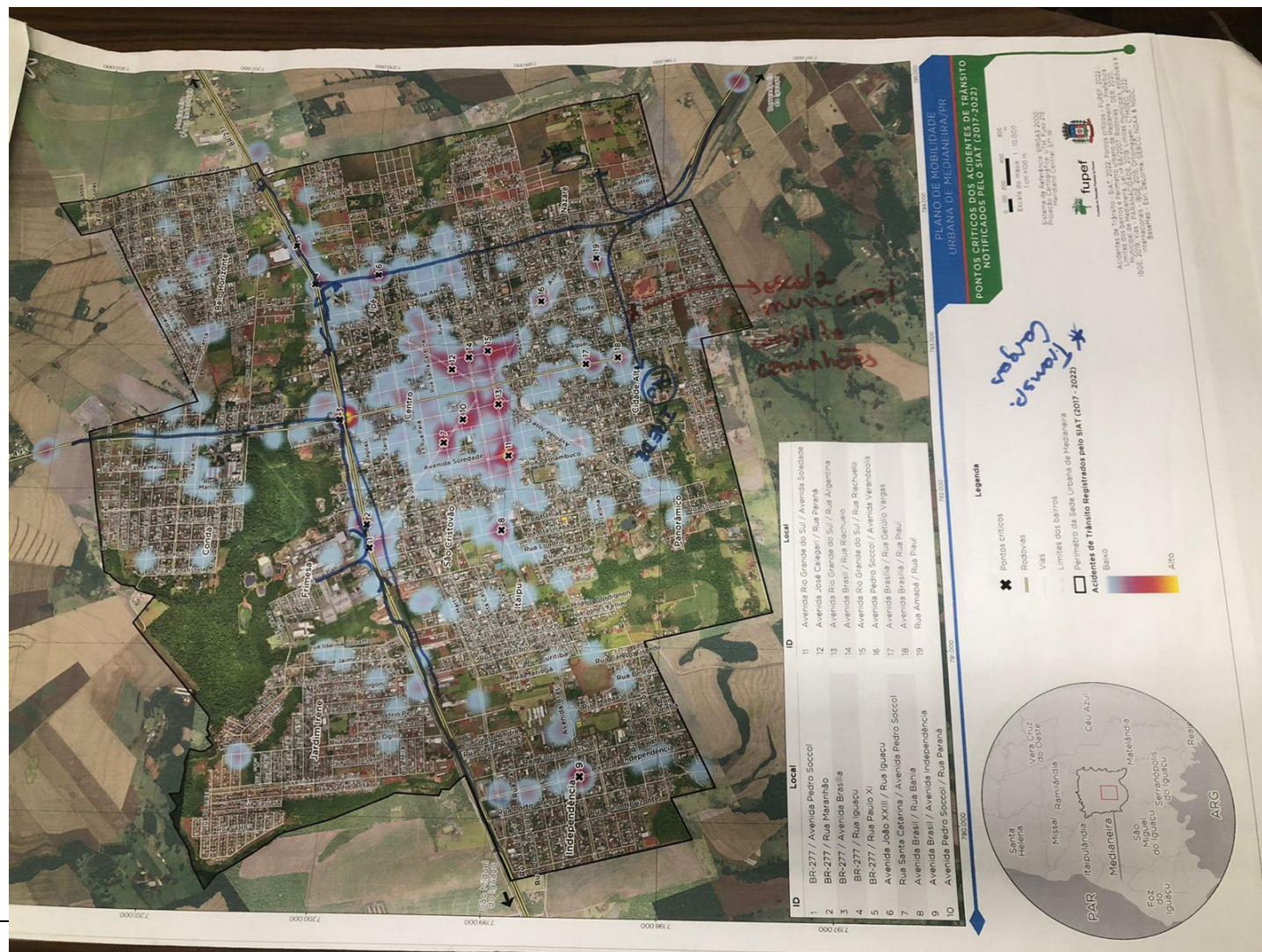




ANEXO VIII – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL - CONGESTIONAMENTO



ANEXO IX – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL – ROTA DE CARGAS





ANEXO X – MAPA AUXILIAR DA IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA LOCAL – PONTOS CRÍTICOS



ANEXO X – LISTA DE PRESENÇA 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA



1ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira

Data: 13 junho 2022 Horário: 19h Duração: _____
 Tema: _____

	Nome completo	Entidade/ Empresa/ Representa	Contato	Assinatura
1	Solange A. da Silva	Prefeitura	99965-4883	[Assinatura]
2	Noelly Giasson Bovi	Medianeira	99915-9031	[Assinatura]
3	Selides da F. Farias	Particular	99981472-54	[Assinatura]
4	Helena Viegas	Particular	999515357	[Assinatura]
5	Jeniffer Anônimo	Sec. de Obras	999884898	[Assinatura]
6	Isaías Benjemin	DAP CULTURA/EDUCAÇÃO	219882116120	[Assinatura]
7	Isaías Benjemin	DAP CULTURA/EDUCAÇÃO	9999205325	[Assinatura]
8	Isaías Benjemin	DAP CULTURA/EDUCAÇÃO	45981224106	[Assinatura]
9	Simone de Mello	Sec. de Obras e CATER	999234901	[Assinatura]
10	Isaías Benjemin	Comunidade	45984216051	[Assinatura]
11	Isaías Benjemin	ACIM 2	45984046607	[Assinatura]
12	Isaías Benjemin	CONJUG. MEDIANEIRA	119063-9444	[Assinatura]
13	Isaías Benjemin	CODEMED	999292291	[Assinatura]
14	Isaías Benjemin	JORNAL MENSAGEIRO		[Assinatura]
15	Isaías Benjemin	CRÉA		[Assinatura]
16	Isaías Benjemin			[Assinatura]

17	Thaís J. B. Justina	Arquiteta	99967501	
18	Marcelo V. C. de	Eng. CIVIL	999833014	
19	Gilberto M. de Jesus	D.S.B. Marianeira	991049218	
20	Adelino F. de	Peixeiro	995713461	
21	Marcelo Justina	Eng. Civil	44999725628	
22	EVANDRO N. F. de	D.S.B.	(45) 999113080	
23	Michael B. de	Eng. de	999939381	
24	AIR BERT	Agricultor	999233328	
25	Marcelo P. de	Agricultor	995232494	
26	Vitor de	SIXO CARA RUCO	999739330	
27	Adriano de	Secretário	999226392	
28	Marcelo de	Peixeiro	999631330	
29	Marcelo de	Peixeiro		
30	Marcelo de	Peixeiro		

1ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira

Data: _____ Horário: _____ Duração: _____
 Tema: _____

	Nome completo	Entidade/ Empresa/ Representa	Contato	Assinatura
1	MICHELLE SEBEN	DIVISÃO DE PLANEJ. URBANO	3264-8610	
2	Candida F. Paz	DIVISÃO DE PLANEJ. URBANO	3264-8610	
3	Fabíola Elisabete Costa	AMESFI	98406-1561	
4	Andressa Mayara Polosch	DIVISÃO DE PLANEJ. URBANO	99929-1118	
5	MARLOS G. Regatti	Prefeitura / Planejamento	98024171	
6	MARLOS A. BAV	AMPDEF	99965041	
7	FLAVIO G. FERREIRA	AMPDEF	98024171	
8	CARLA OTT	DIVISÃO PLANEJAMENTO URB	99158-4560	
9	JOÃO JORGES	ELETRÔNICA JORGES	999128070	
10	ANA LUXSA BERTI	MAP EVENTOS	999319391	
11	JOÃO EDUARDO MENDES	Portuocor	981482818	
12	Thaís de Aguiar	medTRAN	980375623	
13	Juliana Augusto Barbieri	MedTRAN	99910-6477	
14	Rafaela de Aguiar		999375623	
15	Edmarcio Figueiredo	Divisão Meio Ambiente	999375623	
16	Flavio Schuchardt (Nô)	Amplificação	999299903	

17	IZABELA MOREIRA DA SILVA	GRUPA	(45) 98813-7606	Leopoldo Moreira da Silva
18	maria r. r. francos	Sec. Finanças	45 9936 7817	maria
19	Aniridia Santos Raimundo	Vereadora	45 999235006	Aniridia
20	MARLOS BEÇA	VEREADOR	45 999358941	Marlos
21	Estela Rod4	Sec. M. Educação e Cultura	45 99 824 4834	EB
22	Dr. Carlos da Silva	Sec. des. Econômica	45 999099414	Carlos
23	Neuto Zepke	MUNICIPAL	9995-1711	Neuto
24	Henrique G. Capellari	Planejamento Urbano	9990-1776	Henrique G. Capellari
25				
26				
27				
28				
29				
30				