



Ofício nº 24/AL

Pato Branco, 28 de fevereiro de 2023.

Prezada Presidente Thania Maria Caminski Gehlen,

Vimos através deste encaminhar ofício 01/2023 da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, em resposta ao requerimento 63/2023 enviado ao Executivo Municipal através do ofício 16/2022-DL.

Ademais, aproveitamos o ensejo para renovar nossos votos de estima e apreço.

Atenciosamente,



Francieli Catusso Tamagno
Assessora de Assuntos Legislativos

Assunto: Requerimento nº 63/2023

Senhora Presidente,

Em resposta ao Requerimento nº 63/2023, que solicita *"informações sobre as alterações propostas sobre o Terminal Urbano, quanto ao objeto do que foi estipulado inicialmente na Licitação da obra e que seja realizada uma Audiência Pública com a definição correta sobre o assunto das alterações que está sendo propostas, dentro dos prazos de divulgação, para que a população usuária tenha participação efetiva"*.

Inicialmente, informamos a audiência pública realizada no dia 02 de fevereiro de 2023 teve como finalidade dar conhecimento à população sobre as questões relativas à obra do Terminal Urbano, após o recebimento, pelo Município, do Ofício nº 6/13ºGB, do Corpo de Bombeiros, o qual aponta que em que pese a aprovação, pela referida corporação, do Projeto Técnico de Prevenção a Incêndio e a Desastre – PTPID do Terminal Urbano, o *"estreitamento viário na região da construção do terminal trará significativo impacto na segurança da área do entorno"*.

Dentre várias ponderações, o referido Ofício menciona que nenhuma delas foi objeto de apreciação quando da aprovação do PTID do Terminal Urbano, visto que tal instrumento não tem a finalidade de avaliar o entorno da obra e, ao final, sugere a adoção de medidas tendentes à redução dos riscos apontados.

Nesse sentido, informamos que não foram promovidas quaisquer alterações *"quanto ao objeto do que foi estipulado inicialmente na licitação da obra"*, tendo sido promovida apenas a suspensão da obra do entorno até que se realize estudo técnico sobre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano no município de Pato Branco. A suspensão, conforme mencionado, teve como fundamento os apontamentos do Corpo de Bombeiros através do Ofício nº 6/13ºGB.

Além disso, é necessário destacar que a suspensão se fez necessária dado o elevado custo das obras do entorno, os quais podem ser reduzidos caso o estudo técnico aponte para a necessidade de alocação do Terminal Urbano em outro local.

Considerando os apontamentos recebidos, foi então resgatado o Estudo Técnico feito pela empresa Logitrans no ano de 2015 (anexo), que apresenta como solução terminais descentralizados e de porte menor. Constatou-se, então, que tal estudo foi retificado (alterado) com base no Memorando nº 012/2019, do então Secretário Municipal de Planejamento Urbano, também disponibilizado em anexo, que indicou a construção de um único terminal, sem todavia indicar o local. Para tanto, não foi realizado estudo técnico de embasamento para tal definição.

Em face das questões apontadas, foi então realizada a Audiência Pública no dia 02 de fevereiro de 2023, divulgada como *"Terminal Urbano de Pato Branco - Estrutura e Operação"*, que compreendeu a explanação de elementos de **estruturação**, relacionados às condições de pavimentação do entorno proposto para o Terminal Urbano, e **operacionalização**, no que tange aos prejuízos de operação do sistema de transporte, para a mobilidade e a circulação dos veículos.

De acordo com a Ata da referida Audiência Pública, também em anexo, a operacionalização do Terminal Urbano da forma como inicialmente se vislumbrou, não demonstra funcionalidade adequada.

O principal encaminhamento da Audiência Pública realizada no dia 02 de fevereiro de 2023 envolve a contratação de um estudo das condições do sistema de transporte coletivo de Pato Branco, atualmente em tramitação licitatória.

Tal estudo visa analisar alternativas para o transporte coletivo de Pato Branco, considerando a racionalização de custos do sistema e opções de otimização, incluindo cenários de centralização das linhas e horários junto ao Terminal, assim como cenários de descentralização, por meio de pontos de integração distribuídos em pontos estratégicos da malha urbana.

Outrossim, informamos que nova Audiência Pública será realizada e devidamente publicizada quando o estudo supramencionado for concluído, visando a sua apresentação e discussão de alternativas adequadamente embasadas na análise técnica cabível.

Sendo estas as informações para o momento, nos colocamos a disposição para eventuais dúvidas e esclarecimentos.

Atenciosamente,


Município de Pato Branco
Gilmar Tumelero
Arquiteto e Urbanista
Secretário de Planejamento Urbano
Port 535/2021 - C.A. 1.000.11.3


Robertinho da Luz Dolenga
Diretor do Departamento de Trânsito
Secretaria de Engenharia e Obras

A
Câmara Municipal de Pato Branco
Exma. Sra. Thania Maria Camiski Gehlen
DD. Presidente
Pato Branco - PR

Tabela 24 – Estimativa de quilometragem média mensal das linhas dos trabalhadores

Tipologia	Quilometragem Mensal		
	Operacional	Odiosa (3%)	Total
Básico	13.604	408	14.012
Mini	0	0	0
Midi	0	0	0
Total	13.604	408	14.012

5.4.4. PONTOS DE INTEGRAÇÃO

Visando uma melhoria no conforto dos usuários do Transporte Coletivo Urbano do Município de Pato Branco, os pontos de integração foram redimensionados. Para isto foi considerado uma capacidade máxima de 2 pessoas/m². Os pontos deverão ter 30 metros no seu comprimento, o equivalente a duas vagas para ônibus, e a largura mínima é de 4 metros, que pode ser atingido pelo avanço dos pontos sobre o estacionamento, como mostram os croquis a seguir.

Com estas medidas, os pontos de integração terão 120 m² cada, o que representa uma capacidade de 240 pessoas por ponto de integração, resultando em 960 pessoas atendidas simultaneamente na região central.

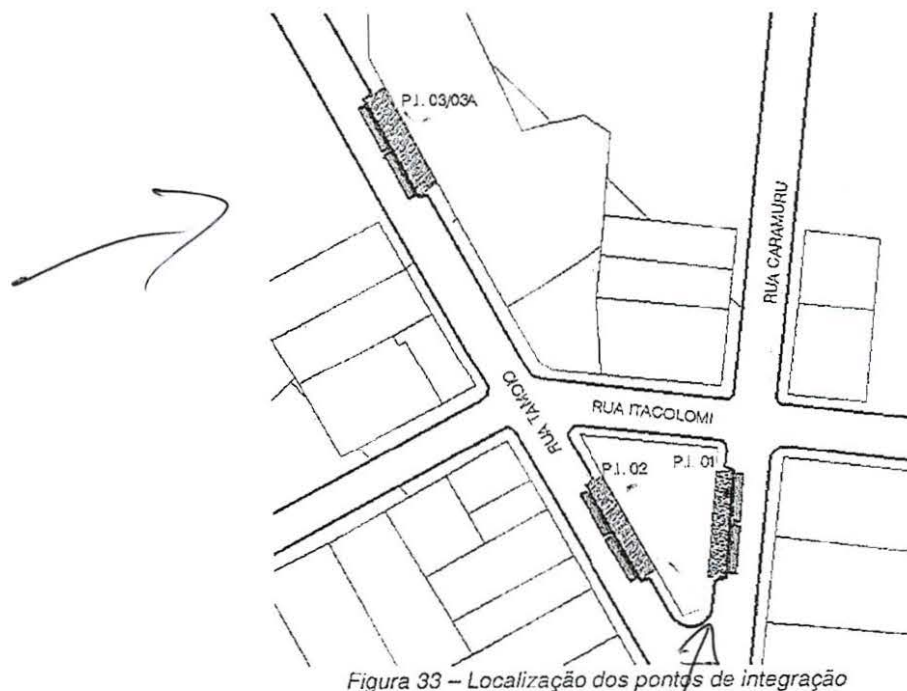




Figura 34 – detalhe dos pontos de localização

5.5. ESTUDO DO MODELO TARIFÁRIO

Este item consiste de uma síntese dos estudos realizados em relação aos custos e investimentos previstos para o sistema proposto.

Os indicadores operacionais e valores apresentados, especialmente os custos de insumos e recursos necessários à operação dos serviços, referem-se ao primeiro ano de implantação do novo sistema, nas condições operacionais especificadas, com preços base de dezembro de 2014.

5.5.1. Indicadores Operacionais Previstos

A tabela seguinte apresenta os dados operacionais relevantes de frota e quilometragem média mensal programada por tipo de veículo. As quilometragens indicadas correspondem a 1/12 avos da quilometragem prevista para um ano tipo com: 252 dias úteis, 50 sábados, e, 63 domingos e feriados. A quilometragem ociosa (não operacional) foi estimada em 3,0% da quilometragem operacional.

PLANO DE INVESTIMENTO PARA UTILIZAÇÃO DO ÔNUS DE OUTORGA ONEROSA

Apresentação:

O Município de Pato Branco, por meio das Secretarias de Engenharia, Obras e Serviços Públicos e Planejamento Urbano, pretende desenvolver um plano de investimento na cidade voltado para a melhoria da mobilidade urbana.

Busca-se, com isso, oferecer maior conforto e segurança aos usuários do transporte coletivo e uma gestão mais eficiente dos serviços prestados pela empresa que vier a ser contratada.

Trata-se de uma iniciativa diretamente relacionada à presente concorrência, integrando, portanto, um conjunto de ações realizadas pelo Município que tem como escopo maior o aprimoramento da prestação de serviços públicos municipais.

Nesse contexto, a receita auferida na outorga da licitação do Transporte Coletivo será investida em obras para a melhoria do próprio sistema, contribuindo para a boa gestão dos recursos públicos. Este plano contém descrição das obras e melhorias almejadas pelo Município, acompanhada dos valores estimados de seu custo.

Importante frisar que tais obras e seus respectivos valores configuram estimativa cuja confirmação dependerá da cuidadosa avaliação das necessidades municipais e da elaboração dos projetos executivos pertinentes. Nesse contexto, sua menção se justifica como mecanismo de apresentação à população do planejamento, ainda que indicativo, das ações pretendidas pelo governo.

Construção de abrigos na área central:

Considerando que o sistema de transporte coletivo dispõe da integração temporária malha de linhas proporciona a integração em mais de um local, indicado pelo Estudo Técnico Projeto Básico, deverão ser construídos 04 (quatro) abrigos com área de aproximadamente 120m² (cento e vinte metros quadrados) nos locais definidos no projeto básico. Estes abrigos, considerados locais de integração deverão ter em sua infra-estrutura básica, água, bancos, painéis informativos das Linhas e Horários.

Custo: R\$ 709.548,40 (setecentos e nove mil quinhentos e quarenta e oito reais e quarenta centavos) conforme estimativa da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano.

Substituição de abrigos na extensão da Av. Tupi:

Considerando a necessidade uma melhor proteção aos usuários contra as intempéries da natureza como chuva, vento e frio, no eixo da Avenida Tupi, onde concentra o maior número de passageiros e linhas, serão substituídos todos os abrigos existentes, em número de 50 (cinquenta) abrigos.

Custo: R\$ 1.197.135,50 (um milhão cento e noventa e sete mil cento e trinta e cinco reais e cinquenta centavos), conforme estimativa da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano.

Havendo saldo positivo do valor total arrecadado com a outorga onerosa, poderá ser destinado com a colocação de mais abrigos, além dos previstos neste plano, em locais de necessidade constatada pelo Órgão Gestor.

Os abrigos substituídos, retirados, serão alocados conforme constatação de necessidade em locais de embarque e desembarque de passageiros, que ainda não possuem abrigos, com mão de obra e custos arcados pelo Município.

Os referidos projetos encontram-se à disposição para consulta na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano.

Secretaria Municipal de Engenharia, Obras e Serviços Públicos e Secretaria Municipal de Planejamento Urbano

Valério Afonso
Chefe da Divisão de
Transporte Coletivo
Portaria 463/2013

MUNICÍPIO DE PATO BRANCO
Emerson Carlos Michelin
Secretário de Planejamento Urbano
Port. 036/2015 de 30/01/2015

Município de Pato Branco
Frederico Demario Pimpão
Secretário de Engenharia,
Obras e Serviços Públicos
Port. 368/2014

Município de Pato Branco
Aizeli Cristina Mattei
Divisão de Licitação

Município de Pato Branco
Vandirlei José Crestani
Chefe de Administração e Finanças
Port. 001/2013



MUNICÍPIO DE

PATO BRANCO

Secretaria de Administração e Finanças

TERMO DE ABERTURA DE PROCESSO ADMINISTRATIVO DE LICITAÇÃO

Considerando o contido no Termo de Referência e demais documentos em anexo e tendo em vista a justificada necessidade do objeto abaixo descrito, **autorizo** o início do procedimento licitatório e determino a abertura do processo correspondente.

Objeto: Contratação de empresa especializada para **construção do Terminal Urbano** localizado na Rua Araribóia esquina com Rua Pedro Ramires de Mello no Município de Pato Branco, atendendo as necessidades da Secretaria Municipal de Engenharia e Obras.

Justificativa: O conjunto de especificações e normas técnicas constantes do Termo de Referência tem por finalidade estabelecer condições para a contratação de empresa especializada para construção do Terminal Urbano localizado na Rua Araribóia esquina com Rua Pedro Ramires de Mello no Município de Pato Branco. Justifica-se a necessidade desta contratação pelo edital de Concorrência nº 31/2015 referente a Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros prevê que o valor da outorga de concessão deve ser aplicado na construção de mini terminais, na construção de novos abrigos, e na substituição dos abrigos existentes na Avenida Tupi. O plano de investimento foi revisto em fevereiro/2019 conforme Memorando nº 12/2019 da Secretaria de Planejamento Urbano, onde prevê a concentração dos mini terminais em um único terminal urbano de integração, sendo ele a central dos pontos de ônibus. Tendo em vista que, o valor da Outorga já foi depositado, cabe ao Município aplicar o recurso conforme a destinação prevista.

Do Valor: O custo estimado total da presente contratação é de **R\$ 3.113.585,31** (Três milhões, cento e treze mil, quinhentos e oitenta e cinco reais e trinta e um centavos).

Dotação Orçamentária: Conforme o princípio de planejamento integrado indicação contábil.

Assim, encaminha-se a Comissão de Licitação / o Oficial responsável pelo processo, para que adote as providências cabíveis, de acordo com as normas em vigor.

Pato Branco, 23 de setembro de 2019.

Augustinho Zucchi
Prefeito



MUNICÍPIO DE

PATO BRANCO

Secretaria de Planejamento Urbano

29 B

Memorando nº 012/2019

De: Secretaria de Planejamento Urbano

Para: Licitação

Data: 01/02/2019

Ref: Justificativa dos Pontos de Ônibus e Terminal Urbano

O Plano de Investimento previsto no edital da Concorrência nº 31/2015, Contrato nº 180/2017 trata da proposta de investimento do valor da outorga onerosa que foi realizado no ano de 2015, e descreve a necessidade de implantação de 50 abrigos no eixo da Avenida Tupi e a construção de quatro mini terminais, com área de aproximadamente 120,00m² cada, nos locais chamados de integração temporal, que deveriam conter infraestrutura básica, água, bancos, painéis informativos das linhas e horários.

Venho através deste Justificar a necessidade de retificação do Plano de Investimento previsto, tendo em vista que, com o passar desses anos, observou-se a necessidade de modificações devido ao crescimento da cidade, assim segue a nova proposta:

O projeto desenvolvido para a cidade de Pato Branco tem como objetivo atender mais paradas de ônibus que o cenário atual. Hoje, existem 300 paradas, porém apenas 46 possuem abrigos com proteção necessária para os usuários, sendo que 120 pontos possuem apenas a pavimentação com placa de indicação de parada.

O novo plano propõe a execução de 110 novos pontos de ônibus, e a retirada dos pontos existentes na Avenida Tupi, revitalização dos mesmos e implantação em novos



MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO
Secretaria de Planejamento Urbano

30.9

lugares.

No edital, o valor da outorga fica no valor de R\$ 1.197.135,50 para os 50 pontos, mais R\$ 709.548,40 para os mini terminais, sendo que esse valor é diferente do que foi recebido da outorga onerosa, sendo o valor recebido de R\$ 4.700.000,00. Se verificarmos a diferença de valor fica notável que pode ser realizado o dobro de quantidades de abrigos, estruturando e melhorando ainda mais a malha urbana da cidade de Pato Branco, não apenas privilegiando o eixo da Avenida Tupi, mas também levando a melhoria para os acessos principais dos bairros e outras ruas de acesso e eixos de conexão da cidade, como: a Rua Tocantins; Rua Itacolomi; Rua Caramuru; Rua Araribola; Rua Xingu, entre outras.

Os novos pontos a serem executados totalizam 110 unidades, divididos em cinco tipos de abrigo: Ponto Tipo 1VPB (43 unidades); Ponto Tipo 1VV (57 unidades); Ponto Tipo 2 (5 unidades); Ponto Tipo 3 (2 unidades) e Estação Ponto (3 unidades).

A nova quantidade de abrigos, com a previsão de tamanhos diferenciados vem ao encontro da necessidade de abrigar mais usuários em locais diferentes, assim, foram desenvolvidos projetos diferenciados conforme o relevo da cidade e a demanda de cada local.

O aumento na quantidade de novos pontos de ônibus tem como objetivo melhorar a mobilidade urbana, buscando oferecer maior conforto aos usuários, segurança e acessibilidade ao transporte coletivo, para que os usuários estejam protegidos contra as intempéries da natureza, como a chuva, vento e frio.

Além dos 110 pontos de ônibus, o novo plano prevê a concentração da ideia dos mini terminais em um único local, com a construção de um terminal urbano de integração, sendo ele a central dos pontos de ônibus, com área de aproximadamente 650,00m² no centro de Pato Branco, tendo toda a infraestrutura básica de água, bancos, painéis informativos das linhas e horários.



MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO
Secretaria de Planejamento Urbano

O terminal urbano juntamente com os novos pontos propostos em tamanhos diferenciados conforme a demanda de cada local suprirão a necessidade do Município.

Com o crescimento da cidade, projeta-se a construção futura de um novo terminal no lado norte da cidade, onde a malha urbana está se desenvolvendo rapidamente.

Atenciosamente,


Emerson Carlos Michelin.
Secretário Planejamento Urbano.

**3 ° COMANDO REGIONAL DE BOMBEIRO MILITAR
13º GRUPAMENTO DE BOMBEIROS**

Ofício nº 6/13º GB

Pato Branco, 10 de janeiro de 2023.

Assunto: Obra do novo Terminal Urbano.

Exmo. Sr. Prefeito:

Cumprimentando-o cordialmente, venho por meio deste trazer ao conhecimento de Vossa Senhoria algumas questões concernentes à segurança do Terminal Urbano, obra da Prefeitura Municipal de Pato Branco, a qual está em construção.

2. Informamos que o Terminal Urbano possui Projeto Técnico de Prevenção a Incêndio e a Desastre (PTPID) aprovado sobre Número Interno do Bombeiro (NIB) 1229916, atendendo, portanto, às legislações vigentes à época de aprovação.

Ao Exmo. Sr.
Robson Cantu,
Prefeito,
Pato Branco - PR.
MR

atu

3. Em que pese o PTPID aprovado, cumpre-nos informar que o estreitamento viário na região da construção do terminal trará significativo impacto na segurança da área no entorno.

7 4. Verificou-se que a Rua Pedro Ramires de Mello, por exemplo, passará ater largura de 2,62m, apresentando uma única faixa, tendo em uma de suas laterais um desnível semelhante a um degrau de 1,35m, com uma tela de 1,40m no topo do referido desnível.

5. Uma rua com esta largura, além de restringir consideravelmente o tráfego de veículos leves, inviabiliza o trânsito de veículos pesados, como é o caso nossas viaturas de combate a incêndio, as quais também são empregadas em atendimentos de salvamento veicular e tem largura aproximada de 2,60m sem mencionar o raio de curvatura necessário para manobrar essas mesmas viaturas, as quais possuem cerca de 8,5m de comprimento.

6. Edificações como o Tabelionato 2º Ofício / Condomínio Ouro Negro; Óticas Vieri / Lojas Globo; Residencial Ágape II; Salão Transform; Ótica Multilens, as quais ocupam respectivamente os Lotes 08, 09, 10, 11 e 17 da Quadra 19 do centro, teriam sua segurança comprometida, uma vez que o estreitamento viário que se propõe dificultaria um eventual atendimento a emergência nestes estabelecimentos - em caso de incêndio, há que considerar outras edificações em risco, haja vista a possibilidade de propagação do fogo.

7. Há nessas edificações mencionadas a obrigatoriedade (constada em PTPID) de acesso de viaturas do Corpo de Bombeiros. A Norma de Procedimento Técnico (NPT) nº 006, a qual regulamenta o acesso de viatura nas edificações, dispõe que o arruamento interno de uma edificação carece de, pelo menos, 6 metros para possibilitar o tráfego de uma viatura pesada do Corpo de Bombeiro.

8. Apesar de tal norma não ter alcance às vias públicas, percebe-se a discrepância entre a nova largura da Rua Pedro Ramires de Mello (2,60 m) e uma via com largura minimamente razoável para a operação do Corpo de Bombeiros, nos termos da NPT nº 006.

9. Na mesma senda, a Norma de Procedimento Técnico – Segurança contra Incêndio – Urbanística, do Corpo de Bombeiros Militar do Paraná no seu item 5.1.1 recomenda que a via urbana deve possuir largura mínima de 6,0 metros. Apesar da NPT 005 ser de caráter recomendatório, é de interesse do Corpo de Bombeiros, por questão de segurança, que ocorra sua aplicação no caso em questão.

7 10. Nas condições apresentadas pelo projeto arquitetônico do terminal, até mesmo o acesso das ambulâncias ficaria comprometido, dadas as condições do tráfego, considerando que não haverá espaço para que os veículos cedam passagem aos "veículos destinados ao policiamento, ao uso por bombeiros, às ambulâncias e os de fiscalização e operação de trânsito" conforme preconiza Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no seu artigo 29, inciso VII.

11. É importante destacar que um terminal urbano é uma área de intenso tráfego de veículos pesados e pedestres o que o torna por natureza um ponto de segurança sensível do município.

12. No caso de estreitamento da referida Rua Pedro Ramires de Mello, além das questões já apresentadas, vislumbra-se um conflito com a própria legislação municipal a qual dispõe, por meio da Lei Complementar nº 46, de 26 de maio de 2011 e seus anexos, que a largura mínima para a via urbana, seria de 9,0 metros, podendo ser reduzida para 8,0 metros, conforme Art. 52 parágrafo 2º, 3º e nota 1 do anexo XVII da referida Lei.

13. Esse mesmo Artigo 52, no seu 1º parágrafo dispõe que:

§ 1º Em todos os casos a largura de uma via que constituir prolongamento de outra já existente, não poderá ser inferior à largura desta, ainda que, pela sua função e características, possa ser considerada de categoria inferior.

14. E ainda, o artigo 99, no seu inciso Inciso I dessa mesma Lei Complementar veda a construção de estruturas em desacordo com o estabelecido por ela. Nos termos da própria legislação:

Art. 99. Constitui crime contra a Administração Pública:
I – dar início, de qualquer modo, a obras, ou efetuar loteamento ou desmembramento do solo para fins urbanos sem autorização do órgão público competente, ou em desacordo com as disposições desta Lei;

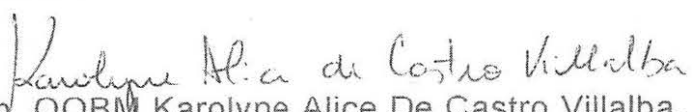
15. As ponderações constantes no presente documento não foram apreciadas em PTPID, por não serem objeto do mesmo, no entanto foram observadas no projeto arquitetônico da edificação em reuniões com a equipe da Secretaria de Engenharia e Obras de Pato Branco.

alio

16. Colocando-nos à disposição para as contribuições que se fizerem necessárias, solicitamos que a administração pública municipal dê atenção aos pontos que foram destacados no presente documento, adotando gestões, junto a Secretaria de Engenharia e Obras, no sentido de reduzir os riscos apontados.

17. Sendo o que se apresenta para o momento, aproveitamos o ensejo para reiterar nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Respeitosamente,


Cap. QOBM Karolyne Alice De Castro Villalba,
Subcomandante do 13º GB.

CORPO DE BOMBEIROS
BM/7

Outubro 2014

Vigência: 08 outubro 2014

NPT 006

Acesso de viatura na edificação e áreas de risco

Versão:03

Norma de Procedimento Técnico

4 páginas

SUMÁRIO

- 1 Objetivo
- 2 Aplicação
- 3 Referências Normativas e Bibliográficas
- 4 Definições
- 5 Procedimentos

ANEXOS

A - Figuras ilustrativas

1 OBJETIVO

Prescrever condições mínimas para o acesso de viaturas de bombeiros nas edificações e áreas de risco, visando o emprego operacional do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, atendendo ao previsto no CSCIP nas edificações e áreas de risco no Estado do Paraná.

2 APLICAÇÃO

2.1 Esta Norma de Procedimento Técnico se aplica a todas as edificações e áreas de risco onde for exigido o acesso de viatura nos termos desta NPT.

3 REFERÊNCIAS NORMATIVAS E BIBLIOGRÁFICAS

- Instrução Técnica nº 06/2011 – Acesso de viatura na edificação e áreas de risco. Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo.
- BELEZIA, Eduardo. Estacionamento de Viaturas em Locais de Sinistro, uma Estratégia ou uma Tática. São Paulo, 1998. Monografia Elaborada no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais-I-98 da PMESP.
- International Fire Service Training Association – Fire Department Aerial Apparatus. First Edition, 1991. Oklahoma State University.

- The Building Regulations, 1991. Código de Prevenção Inglês.

4 DEFINIÇÕES

Para os efeitos desta Norma de Procedimento Técnico, aplicam-se as definições constantes da NPT 003 – Terminologia de segurança contra incêndio.

5 PROCEDIMENTOS (Itens renumerados conforme Portaria do CCB nº 06/2014)

5.1 Características mínimas da via de acesso para viaturas:

5.1.1 Largura mínima de 6,0 m (Figura 1).

5.1.2 Suportar viaturas com peso de 25 toneladas distribuídas em dois eixos.

5.1.3 Altura livre mínima de 4,5 m.

5.1.4 Recomenda-se que as vias de acesso com extensão superior a 45,0m possuam retornos do tipo: Circular; em formato de “Y”; ou em formato em “T” (ver modelos previstos na NPT 005 – Segurança Contra Incêndio – Urbanística).

5.1.4.1 Outros tipos de retornos podem ser usados, desde que garantam a entrada e a saída das viaturas nos termos desta NPT (ver modelo na Figura 3).

5.1.5 O portão de acesso (quando houver) deve ter as seguintes dimensões mínimas (Figura 2):

- a) Largura: 4,0m;
- b) Altura: 4,5m;

5.2 Exigências

5.2.1 As edificações ou áreas de risco abaixo descritas devem possuir os arruamentos interno e as vias de acesso conforme os critérios do item 5.1:

- a) Centros esportivos e de exibição ou eventos temporários nos termos da NPT 012 – Centros Esportivos e de Exibição – Requisitos de Segurança Contra Incêndio;
- b) Locais que possuam sistema de proteção por espuma ou por resfriamento nos termos na NPT 025 – Segurança Contra Incêndio para Líquidos Combustíveis e Inflamáveis.

5.2.2 As demais edificações ou áreas de risco, com arruamento interno, devem possuir o portão de acesso nos termos do item 5.1.5, sendo **recomendadas** as demais exigências das vias de acesso.

5.2.3 Para edificações cujo portão permite o acesso somente a subsolos e condomínios horizontais cuja via de acesso seja inferior a 45,0m, fica dispensado o atendimento do item 5.2.2. (Inserido pela Portaria do CCB nº 06/2014)

ANEXO A

FIGURAS ILUSTRATIVAS

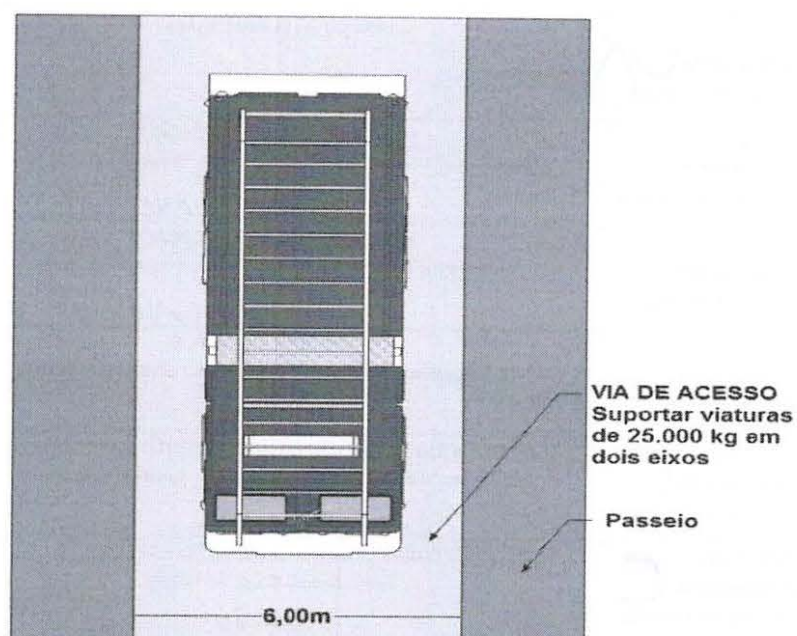


Figura 1 – Largura mínima da via de acesso deve ser de 6,0 m

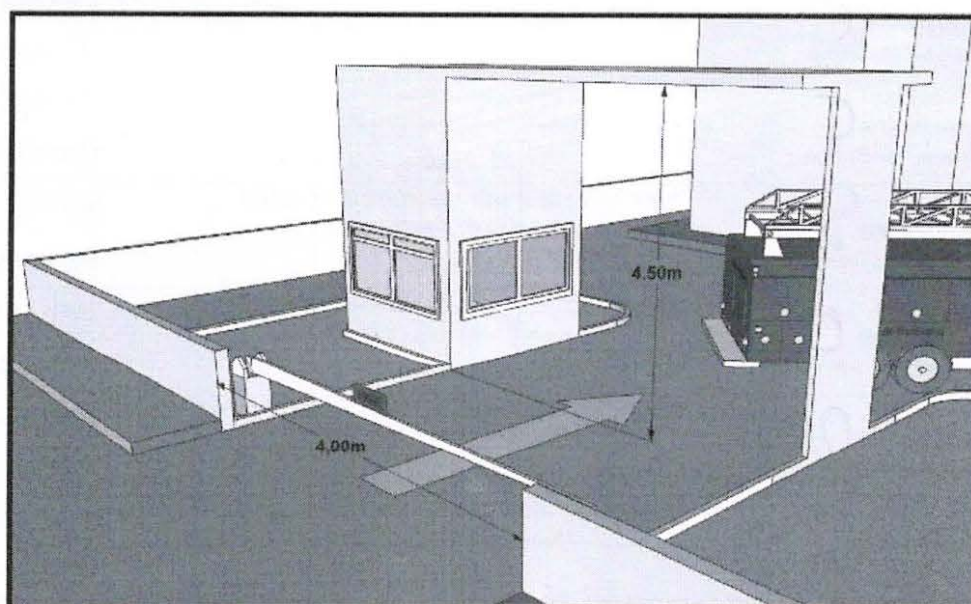


Figura 2 – Largura e altura mínimas do portão de acesso à edificação

ANEXO A

FIGURAS ILUSTRATIVAS

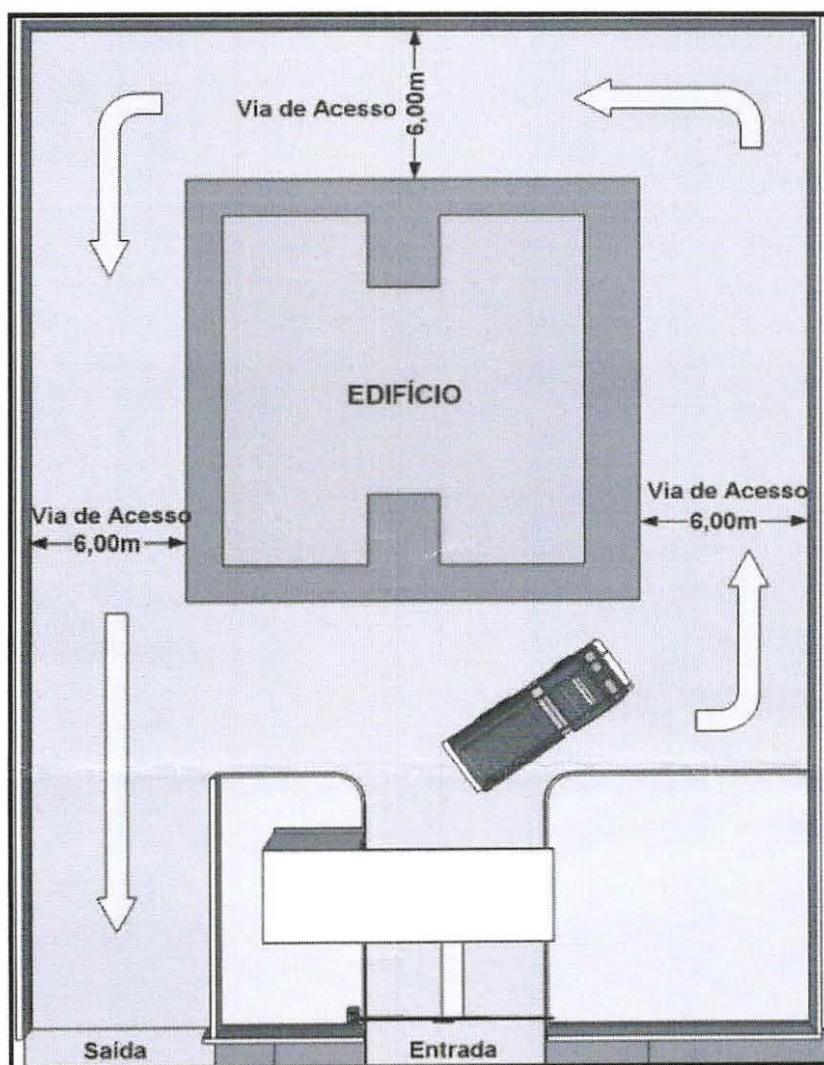


Figura 3 – Modelo de retorno

ATA Nº 001/2023

Audiência Pública Terminal de Transporte Público Urbano de Pato Branco

Aos dois dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e vinte e três, às 18h30min, realizou-se a Audiência Pública sobre o Terminal Urbano do Município de Pato Branco, na Sala de reuniões no Largo da Liberdade, sito a Rua Arariboia nº 1222, Bairro La Salle, estando presentes autoridades, Presidente da Câmara de Vereadores e demais vereadores, Major Dornelas, representantes do Consórcio Tupã e a população em geral. Após a leitura do regulamento o Diretor do Depatran, Robertinho da Luz Dolenga deu por aberta a sessão da audiência. Inicialmente expôs sobre o contexto urbano do Município, demonstrando o crescimento da população que segundo dados apresentados foi de 4,5% ao ano, desde 2019. Segundo ele o Município é polo regional em tecnologia, educação, saúde e comércio. Também salientou o aumento da frota de veículos, que em 2022 havia em média 70 carros para cada 100 habitantes, considerando somente aqueles licenciados aqui em Pato Branco, o que demonstra uma circulação de veículo muito significativa. Mencionou também que a taxa de urbanização do Município, segundo o IBGE é 94,09% e o crescimento desde 2010 foi de 30,2%. Conforme exposto a projeção populacional em 2030, será de 133.797 habitantes. Na sequência expôs dados referentes ao Transporte Público Municipal, sendo este eficiente, de qualidade e sustentável. Também mencionou que houve o aumento do número de bairros, de 45 para 49, em função do aumento da população. Atualmente são transportados aproximadamente 10.000 usuários/dia, distribuídos em 31 linhas de atendimento. Segundo ele, o número de veículos que operam no transporte diariamente são 34, os quais executam em média 5.500 km/dia para atender a demanda diária. Comentou sobre a evolução dos passageiros no transporte, frisando a evasão durante a pandemia, tendo um decréscimo em 2020 de -34%. Comentou sobre o déficit gerado no sistema, o qual alcançou 3.6 milhões ao ano, sendo em média 300.000 mil por mês. Frisou que o poder público tem o dever de manter a tarifa em preço módico, ou seja, acessível aos usuários, assumindo assim as premissas da política nacional de mobilidade urbana. Também apresentou comparações com os municípios de Guarapuava, Cianorte e Francisco Beltrão. Segundo Dolenga nosso sistema de atendimento no transporte ocorre de forma satisfatória e de qualidade. Na sequência expôs que a Política de Mobilidade Urbana

tem como premissa a segurança e a eficiência nos deslocamentos. Conforme Dolenga, o terminal urbano visa a proteção dos usuários, seja da ação ilícita, do sol, chuva e do frio, também deve oferecer conforto e comodidade, como bancos e banheiros e ainda deve fornecer informações e integração de linhas. Posteriormente comentou que a construção do terminal urbano do município teve início em 2019, com área total de 854,44m², o custo estimado inicialmente foi de aprox. 2.5 milhões, no entanto o valor real gasto até o momento foi de aprox. 3 milhões, sem considerar o entorno que está em fase de construção. Comentou sobre a estrutura disponível no prédio, como banheiros, assentos para obesos, câmeras de monitoramento, portas automáticas para embarque/desembarque, televisores informativos de horários, itinerários e o deslocamento dos carros, em tempo real. De acordo com Dolenga, o espaço do terminal possui toda estrutura necessária para atender ao usuário com comodidade e segurança. Mencionou os impactos gerados com a construção do terminal, como problemas de mobilidade na circulação, supressão de 70 vagas de estacionamentos nas Ruas Arariboia, Pedro R. de Mello e Caramuru. Comentou também que em 2022 foram reduzidas -23% vagas de estacionamento de uso comum na área central em consequência de readequações das vias. Neste mesmo ano foram registrados 1.544 acionamentos do ESTAR DIGI, demonstrando o número elevado de circulação de veículos na área central. Ainda destacou a diminuição das vias, ao redor da construção do terminal, que hoje medem 3.8m para 2.6m, causando dificuldades na locomoção neste local. Expôs também um Ofício do Corpo dos Bombeiros, emitido em janeiro de 2023, o qual afirma que as vias de acesso trarão dificuldades na locomoção das viaturas de emergência, ambulâncias, bombeiros, operação de trânsito, por serem estreitas e que as vias devem ter em média 6m de largura. Apontou que no Projeto Básico em 2015, foi proposto a partir de Estudo Técnico, que o valor da outorga seria investido na construção de 04 abrigos com área de 120m² e a substituição de 50 novos abrigos de ônibus, no entanto em 2019, com uma nova proposta do poder executivo, foram substituídos 100 abrigos e a construção de um único terminal, de 650m². Em um segundo momento o Sr. Gilmar Tumelero, Secretário Municipal de Planejamento Urbano, expôs sobre as alternativas para o transporte coletivo. Mencionou que a Rua Arariboia, atualmente, corta a cidade no sentido Leste/Oeste e a circulação não deve ser prejudicada com o estreitamento da via. Segundo Gilmar é possível a construção de espaços que ofereçam aos usuários conforto,

comodidade e informações seguindo o estudo inicial, com banheiros e painéis informativos, como mini terminais, atendendo as necessidades dos passageiros, seja no centro ou nos bairros. Mencionou possíveis locais para instalação de mini terminais, interligando o centro e os bairros, de acordo com um estudo técnico a ser realizado, de forma mais aprofundado. Ao fim da exposição, o Sr. Dolenga concluiu que a operacionalização do Terminal Urbano na forma que se apresenta não é tecnicamente viável. Na sequência teve início aos questionamentos. As questões foram direcionadas tanto ao Diretor do Depatran, secretário de Planejamento Urbano, quanto ao Major Dornelas, representante do Corpo de Bombeiros. Todas as questões escritas foram respondidas, sendo estas solicitadas pelos seguintes participantes: Romulo Faggion, Cristhian Brito, Saionara Rufato e Diego Fontana. Também houve discussões na sequência, sobre vários aspectos apontando diversidade de opiniões. O Dr. Leandro Cattani comentou, solicitando que constasse em ata, que a audiência fugiu do seu objetivo, o que estaria sendo discutido na audiência seria a inviabilização do terminal e não a operação e infraestrutura como foi divulgado. Dolenga, na sequência responde que foi exposto sobre a operação e a estrutura do terminal, relatando o número de usuários, linhas executadas, circulação dos ônibus e veículos, estacionamentos, pavimentação asfáltica. Por fim, Dolenga mencionou que será feito estudo para verificação da viabilidade da proposta do poder público e se comprovada a eficiência técnica e operacional será implantado, e feita a devolução do recurso utilizado da outorga e destinação da obra construída. Eu, Zuziane Rigo, lavrei a presente ata e nada mais sendo exposto deu-se por encerrada a audiência, às 20h50min.

Pato Branco, PR - 02 de Fevereiro de 2023.