



Governo do Município de Criciúma
Poder Executivo
Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

ATA

AUDIÊNCIA PÚBLICA DE APRESENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA

E

5ª REUNIÃO DO CDM

06/07/2023

1 Aos seis dias do mês de julho do ano de dois mil e vinte e três, realizou-se no Salão Ouro Negro, na
2 Prefeitura de Criciúma, a audiência pública de apresentação das ações, objetivos e diretrizes do
3 Plano de Mobilidade Urbana do Município de Criciúma. Se utilizou data e horário já agendados da
4 reunião ordinária do CDM para esta audiência pública. Os trabalhos iniciaram às 19h, com a
5 presença de 37 (trinta e sete) membros representantes do CDM e 08 (oito) pessoas da comunidade
6 em geral relacionados na lista de presença parte integrante desta ata. A audiência foi aberta pelo
7 Presidente do CDM, Aldinei Potelecki, representando o poder público municipal, que agradeceu a
8 presença de todos nesta data e passou a palavra para ao Arquiteto e Urbanista, Sr. Giuliano Elias
9 Colossi, que deu início aos informes, apresentando as publicações de convocação para esta
10 audiência pública, para o chamamento, com assunto, data, local, horário, publicado em jornal local,
11 no Diário Oficial do município, no site do Plano Diretor, no item convocações. Seguindo das
12 apresentações dos objetivos da audiência pública, assim informados: apresentar à apreciação pública
13 assuntos gerais referentes ao planejamento urbano municipal; colher dados, informações anseios,
14 críticas e sugestões. A audiência possui o seguinte regimento interno, sendo esses apresentados: o
15 início dos trabalhos, às 19 horas e deve ser conduzida por representante da PMC, ela segue o
16 regimento normativo aprovado pelo CDM em 12 de março de 2015, os participantes que desejarem
17 fazer perguntas aos expositores deverão inscrever-se previamente ou durante apresentação, a
18 manifestação dos inscritos se dará preferencialmente na forma oral e na impossibilidade por escrito.
19 Cada inscrito terá três minutos para perguntas ou comentários, poderá se dispor de um minuto para
20 complementações da fala. O responsável pela condução dos trabalhos poderá flexibilizar a dinâmica
21 da audiência pública, os participantes deverão ater-se ao teor dos temas em discussão nesta
22 audiência, após 03 horas o responsável dará por encerrada a audiência pública. A ata da audiência
23 pública será lavrada pelo representante da PMC e disponibilizada por meio eletrônico. Seguindo a
24 audiência, foi chamado o diretor da empresa responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade
25 Urbana, Arquiteto e Urbanista Emerson Dias Gonçalves, que apresentou os assuntos desta
26 audiência. O responsável, mostrou brevemente as etapas de elaboração do plano, apresentou
27 imagens de como foi as oficinas para apresentação do diagnóstico e prognóstico, e apresentou o
28 prognóstico. Na sequência, foi apresentado as propostas de mobilidade, iniciando pelos **pedestres**,
29 no qual tem como **diretrizes**: garantir a acessibilidade de todas as calçadas e passeios; estabelecer
30 vias de tráfego moderado (calmo), oferecendo maior segurança para os modos não motorizados;
31 desenvolver redes de caminhabilidade, através das centralidades dos bairros que possuem todos os
32 serviços e produtos necessários para os seus moradores; definir o pedestre como prioridade do



Governo do Município de Criciúma

Poder Executivo

Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

33 sistema viário; sinalizar e informar de forma eficiente todas as pessoas que utilizam as calçadas;
34 elaborar medidas educativas para difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável e reduzir o
35 número de sinistros envolvendo pedestres; incentivar que as viagens de curta distância sejam
36 realizadas por caminhada ou bicicleta, com segurança e conforto nos percursos. E tem como **ações**:
37 1-Redes de caminhabilidade - centralidades nos bairros: Meta para 2023- Reurbanizar as vias das
38 centralidades dos bairros, priorizando o transporte ativo e público coletivo e proceder com a política
39 contínua. 2-Programa calçadas caminháveis: Índice de caminhabilidade (*walkability*); iniciativa,
40 através do poder público, de adequar as calçadas consolidadas, com acessibilidade, a segurança,
41 iluminação, monitoramento, conforto, aparência, mobiliário urbano e conforto acústico; meta para
42 2030-Adequar as calçadas da Av. Centenário e suas transversais até 400m e para 2040 - de adequar
43 as calçadas das vias arteriais e coletoras. 3-Tratamento de travessias e cruzamentos: Varandas
44 urbanas, e esquinas vivas, com objetivo de se ter uma sinalização adequada das travessias, adequar
45 os tempos semafóricos para pedestres, aumentar o número de faixa de pedestres na Avenida
46 Centenário, estudos para tratamento de travessias na região central. 4-Implantação de sinalização de
47 informação ao pedestre, com meta para 2030 da elaboração de estudo preliminar, projeto e
48 implantação de sinalização de orientação ao pedestre; fiscalizar a sinalização para obras em calçada,
49 respeitando os manuais e leis de acessibilidade e circulação segura dos pedestres. 5-Programas de
50 educação e valorização do pedestre: Com o programa educativo nas escolas, que tem o projeto
51 aluno guia, elementos viários na altura da criança (mini cidade) e temas da mobilidade na grade
52 curricular e o programa educativo na sociedade, que conta com o dia mundial sem carro no
53 município, programas educativos temáticos longevos e campanhas de educação no trânsito para o
54 pedestre. 6- Programa de padronização e fiscalização das calçadas: Com a adequação da cartilha
55 “Calçada Legal”, contemplando informações, como o tipo de material das calçadas, largura mínima
56 conforme Plano Diretor, declividade mínima e outras informações relevantes. E tem como
57 **objetivos**, além destas ações: Tornar obrigatória a existência de calçadas e passeios acessíveis e
58 padronizados em todos os futuros projetos viários; fiscalizar a execução e manutenção das calçadas
59 de acordo com as normativas federais e em conformidade com as leis municipais ou as que venham
60 a alterá-las; prover acessibilidade a todos os equipamentos e edificações públicos até 2030 e
61 aumentar o índice de participação modal de pedestre para 22% do total de viagens até 2030 e 25%
62 até 2040. Seguindo com a proposta para **bicicleta e micromobilidade**, no qual tem como **diretrizes**
63 de: Incentivar o transporte cicloviário na cidade como meio de transporte saudável, acessível e
64 econômico; potencializar os deslocamentos de bicicleta em percursos de curta e média distância,
65 com segurança e conforto nos percursos; expandir e conectar à rede cicloviária já existente na
66 cidade, integrando o sistema cicloviário municipal existente e o a ser implantado; promover a
67 intermodalidade com o transporte coletivo; elaborar o conceito de mobilidade urbana sustentável,
68 incentivando campanhas educativas que difundam o uso da bicicleta, e tem como **ações**: 1 -
69 Elaboração do plano cicloviário: Com diretrizes para o plano cicloviário, criando novas ciclovias e
70 ciclofaixas; projetos tipo para ciclovias e ciclofaixas (padronização); projeto executivo e de
71 sinalização; modelo padrão e localização dos paraciclos e bicicletários; e possui meta para 2030 a
72 elaboração do plano cicloviário para implantação posterior. 2- Programa de expansão da malha
73 cicloviária: Serve como base inicial para o plano cicloviário, possui conexão com os existentes;
74 busca atender serviços públicos, PGTs, parques e praças, escolas/universidades; novas vias devem
75 respeitar o plano cicloviário; novos loteamentos devem prever espaços para novas ciclovias e



Governo do Município de Criciúma

Poder Executivo

Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

76 paraciclos integrados ao existente e projetado, possui meta para 2030 de implantar ciclovias em lilás
77 e meta para 2040 de implantar ciclovias em azul conforme imagem apresentada. 3- Programa de
78 implantação de paraciclos e bicicletários: Instalação de Paraciclos em ciclovias e ciclofaixas;
79 escolas, universidades e unidades de saúde; praças e parques, estádios, shoppings e supermercados;
80 repartições públicas; demais PGTs, instalação de bicicletários e vestiários em terminais de ônibus;
81 rodoviária e universidades; indústrias de médio e grande porte e grandes PGTs; tem como meta para
82 2030 de 30% das repartições públicas e meta para 2040 de 100% das repartições públicas. 4- Sistema
83 de aluguel e compartilhamento de bicicletas e micromobilidade: Implantação de sistema de aluguel
84 e compartilhamento de bicicletas e micromobilidade para visitantes e moradores, com localização
85 perto de supermercados, universidades, colégios, terminais e paradas de grande fluxo de ônibus e
86 tarifa integrada com passes temporais de ônibus; e criar o sistema efetivado após implantação do
87 Plano Cicloviário. 5- Conexão com o sistema de transporte público coletivo: Integração Intermodal,
88 com meta para 2030 de 30% da frota de ônibus do sistema adaptada e meta para 2040 de 100% da
89 frota de ônibus do sistema adaptada. 6- Programas para incentivo, educação e valorização dos
90 deslocamentos por bicicleta: Ações de educação no trânsito, como o Dia Mundial sem carro, projeto
91 Centenário ativa, prêmio “Empresa Amiga da Bicicleta”. 7- Segurança (pública e viária) para o uso
92 da bicicleta e micromobilidade: Como segurança pública e viária para a infraestrutura ciclável;
93 sinalização adequada; conscientização dos motoristas; educação para o usuário do sistema
94 cicloviário; fiscalização e aplicação da lei; promoção do uso da bicicleta e ações diretas das forças
95 policiais para contenção de furtos e roubos e bicicletas. E tem como **objetivos**, além destas ações:
96 Implantar sistema público de aluguel e compartilhamento de bicicleta ou micromobilidade até 2030;
97 monitorar e manter estrutura cicloviária conforme indicadores de análise, e elevar o índice de
98 participação do modal da bicicleta e micromobilidade para 5% do total de viagens até 2030 e para
99 7% até 2040. Seguindo com a proposta para **transporte público**, no qual tem como **diretrizes** de:
100 Aumentar a participação do transporte coletivo na divisão modal; Integrar o sistema de transporte
101 coletivo com outros modais; integrar o sistema de transporte coletivo municipal com os regionais;
102 implantar terminais e vias segregadas para ônibus urbano; otimizar a infraestrutura viária do
103 transporte coletivo; aprimorar o sistema de informação ao usuário; promover políticas para redução
104 do valor da tarifa; modernizar a frota de veículos, visando o conforto dos usuários e reduzir a
105 emissão de poluentes e garantir a acessibilidade universal de todo o sistema, e tem como **ações**: 1-
106 Revisão dos estudos de transporte público coletivo: Com meta para 2030 de fazer a revisão dos
107 estudos do transporte público coletivo; novos terminais, linhas, horários de parada e outros; política
108 de subsídio tarifário, no qual não há cases de sucesso no mundo hoje, patrocinado só pela tarifa, na
109 Cidade de SP, 61% dos custos são subsídios, e há a necessidade de transparência completa;
110 transporte sob demanda, com objetivo de atender regiões com pouca densidade demográfica; linha
111 circular modelo no Centro, onde, veículos de menor porte, com piso baixo e tecnologia não poluente,
112 serve de modelo do sistema ideal para o futuro do transporte público; passe livre aos sábados, como
113 forma de incentivo e atratividade ao modal; 2- Plano de pontos, paradas, estações e terminais: Com
114 critérios para localização dos pontos de parada; estrutura física dos pontos de parada com abrigo, e
115 com acessibilidade universal, cobertura para proteção, sistema de informação ao usuário, sinalização
116 indicativa do ponto, espaço para publicidade, paraciclo nos pontos mais movimentados, iluminação
117 em LED, adequação do entorno e lixeira; execução de novos terminais, como o terminal do Rio
118 Maina e o terminal da Primeira Linha. 3- Implementação de faixas exclusivas de ônibus: Novas



Governo do Município de Criciúma

Poder Executivo

Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

119 faixas exclusivas de ônibus interligando o terminal do Pinheirinho (existente), o do terminal do Rio
120 Maina (novo) e o terminal da Primeira Linha (novo). 4- Implantação e manutenção de informação
121 físico e digital em tempo real: Pontos de ônibus com informações gerais sobre o sistema como, o
122 número do ponto de parada, as linhas atendidas, a tabela de horários, com informações gerais do
123 sistema, e com o mapa esquemático das linhas da cidade, com o ponto posicionado; informação em
124 tempo real nos pontos de ônibus, com o uso da tecnologia GTFS (Especificação Geral sobre Feeds
125 de Transporte Público) para informações sobre horários, rotas e posicionamento dos veículos em
126 tempo real para aplicativos como Google Maps. 5- Parâmetros de desempenho, conforto e
127 qualidade: Ônibus com piso rebaixado, com climatização, veículos com motores elétricos ou outra
128 tecnologia não poluente, com informação das rotas e itinerários dentro dos ônibus, com avisos
129 visuais e sonoros, comunicação visual padronizada, frequência, itinerários e intervalos confortáveis,
130 asseio, cortesia e segurança e outros parâmetros de desempenho, conforto e qualidade. 6-
131 Acessibilidade em todos os componentes do sistema de transporte coletivo: Com acessibilidade
132 garante o acesso democrático ao sistema, veículos de piso baixo, acessibilidade em pontos de
133 ônibus, terminais e estações e adequar a sinalização de informação ao usuário; propostas com
134 campanhas educativas com o tema de inclusão da acessibilidade, com meta para 2030 de 40% dos
135 pontos de ônibus com abrigo adequados a acessibilidade, meta para 2040 com 100% dos pontos de
136 ônibus com abrigo adequados a acessibilidade e a meta para 2030 de pavimentar todas as vias não
137 pavimentadas com passagem de ônibus, como meta também em substituir os ônibus, conforme idade
138 de uso, com veículos de piso-baixo, em conjunto com outras medidas (tecnologia embarcada, não
139 poluente, acessíveis). 7 - Programa de adequação da frota do sistema de transporte público coletivo:
140 Como meta, os veículos devem ser adequados conforme renovação, com piso-baixo, internet sem
141 fio, computador de bordo, ar-condicionado, anúncio de parada em áudio e visual, saída USB 3.0,
142 GPS integrado e veículos elétricos ou tecnologia não poluente. 8 - Integração intermodal: Paraciclôs
143 ou bicicletários próximos de terminais, estações, pontos de parada; embarque da bicicleta com o
144 usuário no ônibus; estações de compartilhamento/aluguel de bicicleta próximos de terminais,
145 estações, pontos de parada; estacionamento nas extremidades dos corredores do transporte público
146 coletivo (terminais). 9 - Integração intermunicipal: Trata-se da integração intermunicipal com o
147 sistema de transporte público coletivo, através dos terminais, coma tarifa única, cuja meta para 2030
148 é de analisar formas de viabilizar a implantação da integração intermunicipal.10- Política tarifária:
149 Uso de aplicativos e cartões inteligentes possibilitando a cobrança pelo tempo de uso, e não só pelo
150 número de viagens feitas, sendo, diariamente, semanalmente e mensalmente; substituição do vale-
151 transporte das empresas; novas formas de pagamento, com terminais eletrônicos de pagamento nos
152 pontos de parada e pagamento embarcado com o PIX. 11- Promover segurança pública ao usuário
153 do transporte coletivo: Segurança Pública, com monitoramento em tempo real dos veículos – GPS
154 e Câmeras; biometria facial; seção de denúncias no aplicativo; fiscalização e iluminação adequada
155 nos pontos de parada e Segurança Viária, com manutenção adequada das vias com passagem de
156 ônibus; manutenção dos sistemas do transporte público; capacitação dos motoristas; manutenção
157 dos veículos e fiscalização por parte do poder público. E tem como **objetivos**, além destas ações,
158 oferecer sistema de informações digital, contendo horários, linha e localização em tempo real dos
159 veículos até 2030; elaborar políticas tarifárias para otimização dos custos do sistema de transporte
160 coletivo e aumentar o índice de participação do modal de transporte coletivo para 22% do total de
161 viagens até 2030 e 25% até 2040. Já com a proposta para o **transporte motorizado individual**, as



Governo do Município de Criciúma

Poder Executivo

Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

162 **diretrizes** são: Reduzir a participação do motorizado individual na matriz modal do município;
163 restringir a circulação de veículos motorizados no centro da cidade; reduzir a disponibilidade de
164 vagas de estacionamento em via pública; limitar a disponibilidade de vagas de estacionamento no
165 centro da cidade, priorizando a circulação de pessoas e ciclistas. E as **ações**, são: 1- Restrição de
166 circulação de veículos na área central - Criação de *Woonerf Streets (ruas de convívio)*, com ruas de
167 convívio, em locais com maior fluxo de pedestres; via compartilhada entre pedestres, ciclistas e
168 carros, tirando a prioridade desse último, implementação de medidas de *traffic calming*, na qual
169 deve ser implantada essas medidas em vias com alto fluxo de pedestres e áreas escolares, e pedágio
170 urbano como proposta de solução, devendo ser aplicada somente em última instância, e somente
171 após o município possuir um sistema de mobilidade robusto. 2 - Estacionamento e oferta de vagas
172 em espaço público para carro parado: Propostas para o estacionamento rotativo, com intuito de
173 implementar sensores wireless; expandir número de vagas do sistema para outras regiões com alta
174 demanda; implantar tarifa dinâmica conforme demanda, área de estacionamento em locais
175 estratégicos, com incentivo a criação de espaços para estacionamento fora da área central,
176 interligada ao transporte público e estacionamentos privados de uso público, com taxa para subsidiar
177 os sistemas de mobilidade da cidade e plataforma e aplicativo, com gerenciamento, localização e
178 oferta das vagas em tempo real. 3 - Políticas de incentivo ao carro elétrico: Propostas para o
179 incentivo do uso do carro elétrico, com sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte;
180 vagas pagas em locais públicos com sistema de carregamento de bateria rápida; exigência de vagas
181 com carregamento em PGTs; exigência de renovação da frota de táxi com veículos movida a energia
182 elétrica e necessidade de contemplar na legislação pontos de recarga em edificações residenciais. 4
183 - Sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte: Estudar viabilidade para implantação até
184 em 2040, com vagas para os veículos elétricos posicionadas na via pública; estações de
185 compartilhamento perto de PGTs e terminais de ônibus, e além das ações, tem como **objetivos**:
186 Otimizar a política de estacionamento rotativo, reduzir as emissões de gases poluentes advindos dos
187 veículos, reduzir a participação do transporte motorizado individual na divisão modal para 54% até
188 2030 e 43% até 2040. Foi apresentado também a proposta do **Sistema viário e segurança das vias**,
189 que tem como **diretrizes**: Otimizar infraestrutura das vias públicas futuras e já existentes, aplicando
190 tecnologias e metodologias de engenharia de tráfego visando melhor funcionalidade das vias já
191 existentes e suas interseções entre si; prever medidas moderadores de tráfego (*Traffic Calming*),
192 estabelecendo vias de tráfego moderado (calmo), oferecendo maior segurança para os modos não
193 motorizados, priorizar pedestres, ciclistas e transporte coletivo no sistema viário, adequar as vias
194 conforme a hierarquia viária. E tem como **ação**: 1 - Hierarquia viária: Classifica as vias de Criciúma
195 em locais, coletoras e arteriais. Organiza o sistema viário e permite definir estratégias e soluções
196 para cada perfil da via, com meta para 2040, em adequar todas as calçadas das vias arteriais e
197 coletoras à acessibilidade universal. 2 - Propostas de abertura e/ou alargamento de vias: Define as
198 diretrizes viárias do município de Criciúma para os próximos anos, conforme o crescimento da
199 mancha urbana da cidade. O transporte ativo e coletivo deve ser sempre priorizado, com meta para
200 2030 de reurbanização da Avenida Centenário, com ciclovia, calçadas acessíveis e padronizadas,
201 arborização e paisagismo, nova iluminação pública; novos mobiliários urbanos e velocidade
202 adequada de acordo com o trecho. 3 - Desenvolvimento do Manual de Ruas Completas e Desenho
203 Urbano: Meta para 2030, executar o manual de ruas completas e desenho urbano, parâmetros de
204 projeto, aspectos geométricos, tipo de material a ser usado, iluminação pública, mobiliário urbano,



Governo do Município de Criciúma

Poder Executivo

Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

205 paisagismo e drenagem e participação e identidade comunitária. 4 - Tratamento de pontos críticos
206 do sistema viário do município: Estudos de tráfego para tratamento de pontos críticos. 5- Programa
207 de implementação de zonas de *traffic calming* e ruas completas: *Traffic Calming (Abrandamento de*
208 *tráfego)*, com o avanço de calçada sobre pista de rolamento ou estacionamento; chicanas; mini
209 rotatórias; elevação do nível da pista (travessia elevada) e ruas completas, com integração entre a
210 via e o uso do solo, com o foco na mobilidade ativa. 6 - Promover segurança pública e viária aos
211 pedestres: Com a segurança viária, sendo, com calçadas bem planejadas, faixas de pedestres visíveis
212 e bem iluminadas, velocidades adequadas da via e meta para 2030, em que todas as faixas de
213 pedestres com iluminação em LED e Segurança Pública, com fachada ativa; calçadas com melhor
214 iluminação noturna e equipamentos urbanos convidativos de permanência. 7 - Revisar a lei de
215 Parcelamento do Solo para garantir a integração da malha urbana com os novos parcelamentos: Lei
216 de Parcelamento do Solo e Plano Diretor em sintonia com as diretrizes viárias; diretrizes viárias
217 previstas nos novos loteamentos e novos loteamentos interligados com o sistema viário da região, 8
218 - Programa de monitoramento continuado de dados de trânsito: Monitoramento de dados: através
219 do índice de sinistros; volume diário médio de veículos e velocidade média e Pesquisas recorrentes,
220 como pesquisa OD Domiciliar e Veicular; pesquisas qualitativas; pesquisas com o transporte
221 público e pesquisas de tráfego. 9- Estudo contemplando plano de circulação, sistemas binários e
222 tratamentos a cruzamentos para circulação veicular pela região central e correlatos: Estudo de
223 tráfego da região central, com análise semáforos; pesquisas de tráfego; programação semaforica;
224 projeto funcional; simulações e meta para 2030 da implantação das medidas propostas e central
225 semaforica. Foi apresentado também a proposta de **logística urbana**, cujo as **diretrizes** são:
226 Diminuir os transtornos causados pelo transporte, carga e descarga de mercadorias e produtos na
227 cidade e otimizar a interrelação da Ferrovia e a cidade. E tem como **ações**: 1 - Zonas e horários de
228 restrição para circulação para veículos pesados: Regulamentar (Lei Complementar) o Perímetro
229 Urbano com restrições para veículos de carga, com regras para circulação de cargas – portaria
230 ASTC; aumentar a fiscalização, com cerca eletrônica com OCR e principais entradas do perímetro
231 urbano; com meta para 2030 em atualizar a sinalização de rotas recomendadas, fazer campanha
232 educacional, com transportadoras, indústrias e empresas em geral. 2- Plano de circulação de cargas
233 perigosas e superdimensionadas: Cujas metas para 2030 é executar o plano de circulação de cargas
234 perigosas, fazer o cadastro dos transportadores de produtos perigosos, a licença especial de
235 transporte de produtos perigosos e plano para atendimento de emergências; Meta para 2030 do plano
236 de circulação de cargas superdimensionadas, com autorização especial de trânsito e operação
237 especial de trânsito e aplicativo para cadastro e obtenção de licenças, e informações pertinentes. 3 -
238 Atualização da sinalização das vagas de carga e descarga: Atualização da Sinalização das vagas de
239 carga-descarga, programação de horário noturno para as operações em vias não residenciais e
240 adequar a sinalização conforme uso da via. 4- Digitalização da gestão e do serviço de carga e
241 descarga: Códigos identificadores das vagas de carga e descarga, digitalização das vagas, com
242 reserva de horário para uso e vagas e horários disponíveis conforme tipo do caminhão em aplicativo.
243 5 - Internalização das operações de carga e descarga de PGT's: Novos PGTs devem possuir espaço
244 interno para operações de carga e descarga e espaço para manobra e abastecimento, PGTs existentes
245 sem espaço interno devem elaborar um estudo logístico contemplando, o horário de chegada dos
246 veículos de carga, o tempo necessário para abastecimento do empreendimento e tipo de carga a ser
247 transportada, a Lei complementar disciplinando esta matéria deve entrar em vigor até 2030. 6-



Governo do Município de Criciúma

Poder Executivo

Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

248 Sistema regional de distribuição de mercadorias: Com meta para 2030, do plano logístico e meta
249 para 2040 do sistema regional de distribuição de mercadorias, com centros de distribuição na zona
250 central de cargas rodoviárias, *Cross-Docking*, atendimento ao percurso final por veículos de menor
251 porte e Veículos não-poluentes. Referente as propostas de **polos geradores de tráfego**, a **diretriz** é
252 promover os devidos estudos quanto ao impacto de um Polo Gerador de Tráfego no sistema viário.
253 E as **ações** são: 1- Diretrizes para entrega do relatório de impacto de tráfego (RIT): Meta é elaborar
254 legislação complementar para diretrizes de elaboração de RIT. 2- Metodologia para elaboração do
255 PlanMob Corporativo: Com meta obrigatória PlanMob Corporativo a cada dois anos para empresas
256 com mais de 50 funcionários, com entrevista cada funcionário para identificar perfil de viagens,
257 entrevista um universo mínimo de 70% dos clientes em dois dias de pico em semanas típicas e
258 diagnóstico de viagens e proposta de melhorias e soluções. 3- Elaborar estudos para o
259 escalonamento dos horários das atividades geradoras de tráfego: Com meta de elaboração de estudos
260 para a viabilidade de escalonamento de horários das atividades geradoras de tráfego, com objetivo
261 de diminuir o número de viagens durante os períodos de estresse dos sistemas de mobilidade,
262 redução dos congestionamentos das vias e melhor otimização da frota de ônibus do transporte
263 público coletivo. E por fim, a proposta apresentada para **gestão da mobilidade**, tinha como
264 **diretrizes**: Assegurar uma gestão pública democrática e controle social do planejamento e
265 administrar, planejar e manter a mobilidade urbana da cidade. E ações: 1- Marco regulatório e
266 dispositivos legais integrandos ao plano diretor municipal: O Plano de Mobilidade ora proposto
267 precisa de acompanhamento para implantação de seus marcos legais, regulatórios e políticas
268 conjuntas ao Plano Diretor Municipal. 2 - Atualização anual da análise sobre as estruturas e
269 indicadores de mobilidade existentes: Cujas metas são a atualização anual de dados referentes a
270 mobilidade urbana da cidade; contagem de tráfego (mínimo: todos os semáforos); análise de
271 capacidade e níveis de serviço (mínimo: todos os semáforos); rotatividade e uso de vagas de
272 estacionamento; pesquisa sobre e desce e de carregamento do transporte público e pesquisa de
273 satisfação com o usuário do serviço de transporte, com meta para a cada 5 anos de realizar pesquisa
274 origem-destino domiciliar. 3 - Definição de estrutura organizacional para gestão e regulação da
275 mobilidade, transporte e trânsito. 4 - Implantação de Central Integrada de Mobilidade Urbana: Com
276 meta para 2030, da central de integrada da mobilidade urbana, com central semafórica, informações
277 da mobilidade em tempo real, controle do uso viário, fiscalização remota e administração
278 operacional e estratégica da mobilidade. 5- Criação do aplicativo integrado da mobilidade urbana
279 de Criciúma: Com meta para 2030 da disponibilização de um aplicativo unificado da mobilidade,
280 com sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas e micromobilidade; bicicletários e
281 paraciclos; rotas seguras para ciclistas; sistema de aluguel e compartilhamento de carros elétricos;
282 informações sobre o transporte público coletivo; informações sobre o estacionamento rotativo;
283 digitalização sobre as vagas de carga e descarga; funcionalidades sobre o serviço do transporte
284 público coletivo e outras informações digitais pertinentes da mobilidade urbana. 6- Criação do
285 CriciMobLab: Espaço vivencial físico para servir como incubadora de startups de mobilidade. E
286 assim dada por encerrada a apresentação do plano. Na sequência foi aberto aos debates, respeitando
287 o regimento interno. Foi comentado quanto a questão dos trilhos que poderiam ser melhor utilizados,
288 porém deve-se verificar quais as metas da FTC, quanto a utilização da rede ferroviária local. Foi
289 informado que será elaborado uma minuta de projeto de Lei do Plano de Mobilidade a ser
290 apresentada na próxima reunião do CDM. Encerradas os questionamentos e considerações e após a



Governo do Município de Criciúma
Poder Executivo
Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

291 apresentação dos assuntos a audiência pública foi encerrada. Por fim, agradeceu-se a presença de
292 todos ali presentes na audiência pública, agradeceu-se também a empresa que se fez presente e ao
293 CDM. A audiência pública teve seu término às 21h e 15min. Eu, Gabriele Bis Meller, lavrei a
294 presente Ata, a mesma deverá ser anexada a lista de presença desta audiência pública e publicada,
295 para conhecimento público, na página da Prefeitura de Criciúma na Internet.