

2.4

GESTÃO DA INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS¹

MOBILIDADE, TRANSPORTE E TRÂNSITO

Para a **EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL**, as propostas para transporte são:

- implantação de bilhetagem automática (em execução) o qual definitivamente será constatado o nº de usuários utilitários do sistema, podendo ser avaliado todo o tipo de gratuidade, bem como a sua utilização;
- as vantagens da bilhetagem eletrônica em relação ao impacto positivo;
- redução do custo de operação;
- facilidade do acesso a informações, propiciando a geração de relatórios mais precisos e rápidos com menor esforço;
- melhoria na produtividade dos serviços de transporte público;
- melhoria nos serviços prestados e maior precisão na distinção da oferta necessária;
- aumento no grau de acerto na tomada de discussões a partir do fornecimento de informações rápidas e precisas;
- estímulo a maior interação dos tomadores de decisão;
- fornecimento de melhores projeções dos efeitos das decisões;
- melhoria da estrutura organizacional para facilitar o fluxo de informações;
- melhoria de adaptação para acontecimentos não previstos;
- avaliação dos horários de maior demanda, quais linhas, bem como horários a serem revistos;

¹ As diretrizes e ações de saneamento constam das diretrizes ambientais.

- criação de pontos (salas de espera do transporte coletivo) os quais o usuário poderá utilizar outro veículo para transbordo como o bilhete eletrônico sem necessidade de acessar os terminais;
- construção de um terminal alimentador aberto, (sem catracas) no distrito industrial o qual será alimentador para veículos saindo dos três terminais, N. Rússia, Oficinas e Uvaranas, via contorno leste;
- criação de um futuro terminal alimentador na região da vila Margarida, o qual receberá a demanda do Parque Nossa Senhora das Graças, Jardim Esplanada, Leila Maria, Sta. Mônica, Palmeirinha, Comendador Miró, Monteiro Lobato e Vila Liane;
- troca dos pontos de ônibus com coberturas existente por novos mais práticos e funcionais, partindo de anel central sentido bairro priorizando os corredores de transporte;
- já em funcionamento veículos convencionais longos, adaptados para portadores de necessidades, veículos estes adaptados com elevadores, os quais trafegam entre os terminais, com previsão da implantação de veículos (vans) adaptados nos terminais, fazendo a alimentação aos mesmos, (elo);
- aumento anual conforme renovação da frota de veículos adaptados;
- retirada de determinados horários de linhas altamente deficitárias diminuindo a quilometragem mensal;
- edificação de elevador para portadores de necessidades especiais no terminal central;
- troca de pavimento (concreto) nos pontos de parada dos articulados, para maior durabilidade, visto a frenagem e arranque dos mesmos.

Para a **EQUIPE DE APOIO PARA O GRUPO DE TRABALHO SOBRE MOBILIDADE, TRANSPORTE E TRÂNSITO**, todas as ações sugeridas pelo Plano Diretor devem ser norteadas pela idéia de uma cidade que temos num momento presente, com seus problemas e suas peculiaridades, mas pensando que elas deverão sanar estes problemas respeitando as peculiaridades, prevendo soluções para o futuro. Desta forma, temos que ter em mente que a Ponta Grossa de daqui a 10 anos será uma

cidade diferente, maior, mais exigente, mas que deverá ter crescido de acordo com as normas que estaremos definindo neste plano.

MOBILIDADE URBANA PARA PESSOAS PORTADORAS DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Deficiências:

- passeios obstruídos por entulho, restos de poda de galhos, mato;
- passeios construídos com largura insuficiente;
- passeios construídos de forma irregular, com degraus, rampas de garagem, e até muretas com floreiras que impedem a circulação;
- passeios em mau estado de conservação, mesmo aqueles construídos de acordo com a legislação;
- exceto as principais ruas da área central, praticamente não existem rampas próprias para acesso de cadeirantes aos passeios. E onde elas existem, várias estão em mau estado de conservação;
- inexistência de passeios e mesmo de meios-fios na maioria das vias, inclusive na área central.

Diretrizes:

- os passeios são prioritários para os pedestres. árvores, canteiros, postes de iluminação, de redes elétrica e telefônica, e de sinalização, bancos, pontos de ônibus, orelhões, etc., só serão instalados nos passeios quando o espaço remanescente for suficiente para o trânsito de pessoas, de acordo com o disposto na nbr 9050/2000;
- os novos passeios deverão ser, obrigatoriamente, construídos em concordância com a nbr 9.050/2000, obedecendo as diretrizes deste plano diretor e do código de obras do município;
- todos os passeios existentes deverão estar de acordo com o disposto na legislação citada no item acima no prazo máximo de 1 (um) ano, contado da aprovação deste plano diretor;

- todo terreno situado na área urbana que tenha frente para logradouro público dotado de meio-fio, deverá ser beneficiado por passeio pavimentado, conforme padrão estabelecido pela municipalidade, a ser construído pelo proprietário, titular do domínio útil ou possuidor do terreno;
- são responsáveis pela conservação e restauração dos passeios:
 - o proprietário, o titular do domínio útil ou possuidor do terreno;
 - o concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, cause dano ao passeio;
 - a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, ela administração pública, do alinhamento ou nivelamento dos logradouros.

CICLOVIAS

Deficiências:

- inexistência total de ciclovias mesmo em locais em que existe espaço e demanda para a sua execução.

Diretrizes:

- criação de ciclovias que protejam o transporte ciclístico dando preferência ao seu uso nas vias eixo e arteriais, principalmente as que funcionarem em sistema binário.

OBS.: ter sempre em mente que a grande maioria de usuários de bicicleta compõe-se de pessoas de baixa renda que têm dificuldade para acessar o transporte coletivo.

TRANSPORTE COLETIVO, INDIVIDUAL E ESCOLAR

Deficiências:

- inexistência de vias ou faixas exclusivas que contemplem o transporte coletivo, demonstrando total preferência pelo transporte individual;
- vias sem infra-estrutura para a passagem de transporte coletivo, gerando lentidão no trajeto e desgaste nos veículos;
- número excessivo de paradas de ônibus, que agravam a lentidão do sistema.

Diretrizes:

- a prefeitura deverá promover ampla e duradoura campanha de educação no trânsito, visando atingir todos os tipos de motoristas, bem como os ciclistas e pedestres, indicando seus direitos e deveres;
- o transporte coletivo e o transporte escolar deverão ter veículos que contemplem as pessoas com necessidades especiais, sendo progressivamente aumentada a quantidade destes veículos até que atinjam a totalidade;
- deverão ser criadas faixas ou vias exclusivas para o transporte coletivo visando sua maior eficiência;
- todas as vias que contemplem linhas de ônibus deverão ser pavimentadas, conforme sua hierarquia;
- deverá ser promovido estudo visando a redução da quantidade de paradas de ônibus;
- deverá ser obrigatória a bilhetagem eletrônica no transporte coletivo devido às facilidades que ela proporciona nos controles de fluxo de passageiros, avaliação da planilha de custos, etc;
- deverão ser criados pontos de ônibus nos quais o usuário poderá fazer o transbordo entre veículos, com o mesmo bilhete, sem a necessidade acessar os terminais;
- deverá ser estudada a criação de novos terminais, com prioridade para as regiões do distrito industrial, vila margarida (Parque Nossa Senhora das Graças,

Jardim Esplanada, Santa Mônica, Palmeirinha, etc.) e Santa Pula;

- todas as proposições relativas ao transporte coletivo deverão atender às diretrizes do plano diretor de transportes coletivos, que deverá ser revisado a cada 2 (dois) anos;
- o atual conselho municipal de transporte deverá ser transformado em conselho municipal de transporte e trânsito – CMTT – que deliberará de forma consultiva sobre o transporte coletivo e a adoção de medidas que alterem o trânsito na cidade, obrigatoriamente em conformidade com este plano diretor;
- o CMTT conterà, além dos representantes do conselho atual, representantes que atuem na área operacional da empresa concessionária e do município;
- todos os representantes do novo CMTT deverão, obrigatoriamente, ter conhecimentos mínimos sobre trânsito e a planilha de custos de tarifas, para entender e analisar;
- o CMTT deverá reunir-se periodicamente, no mínimo 1 (uma) vez por mês, para fiscalizar a empresa concessionária e analisar a planilha de custos e analisar as questões do sistema viário.

INFRA-ESTRUTURA PARA OS USUÁRIOS – PONTOS DE ÔNIBUS, SINALIZAÇÃO, ACESSO AOS TERMINAIS

Deficiências:

- apesar das diversas paradas de ônibus, há pouca quantidade de pontos de ônibus (definido como o mobiliário urbano destinado a proteger os usuários);
- onde os pontos de ônibus são encontrados, não possuem mais que uma tosca cobertura;
- inexistência quase total de sinalização para se chegar aos terminais de ônibus;
- nos terminais de ônibus, insuficiência de sinalização para pedestres e, principalmente, para pessoas com necessidades especiais.

Diretrizes:



- criação de pontos de ônibus padrão, com desenho moderno, confortáveis (com assentos e proteção à intempéries) e resistentes;
- os pontos de ônibus deverão ter quadros fornecendo horário e itinerário dos ônibus aos quais estes servirem, podendo conter espaço para propaganda;
- os novos pontos de ônibus deverão substituir os antigos, estando presentes em todas as paradas de ônibus, gradativamente, do anel central para os bairros, preferencialmente nas vias principais de trânsito;
- instalar placas indicativas de acesso aos terminais (ver item i);
- os acessos e as placas de sinalização dentro dos terminais deverão sempre respeitar a NBR 9.050/2000;
- o transporte vertical mecânico (elevadores, plataformas e afins) instalado nos terminais, deverá obedecer ao disposto na NBR 13.994/2000.

LIGAÇÃO INTER-BAIRROS

Deficiências:

- insuficiência de vias que proporcionem ligação entre os bairros sem que haja necessidade de se transitar pelo centro da cidade, gerando congestionamentos e lentidão no tráfego;
- as vias com potencial para fazer os trajetos inter-bairros estão, via de regra, com pavimentação inadequada para desempenhar tal função e, em alguns casos, sem pavimentação;
- as rodovias federais e as estaduais que cortam a cidade estão sendo utilizadas indevidamente como parte da malha viária municipal, gerando diversos pontos de risco de acidentes.

Diretrizes:

- as vias que integram o Sistema Viário Urbano ficam classificadas hierarquicamente, de acordo com a sua função e importância, em:
 - eixos □ absorvem o tráfego de passagem, ligando-o ao anel central.

- incluem-se na categoria de eixo as ruas que delimitam o anel central;
- arteriais □ atravessam os bairros, ligando-os entre si perifericamente ao anel central, cruzando os eixos;
 - coletoras □ ligam as vias eixo e arteriais, recebendo o tráfego das vias locais. incluem-se na categoria de coletoras as ruas internas do anel central;
 - locais □ são as demais vias, que têm tráfego reduzido.
- as características das vias acima definidas deverão obedecer aos seguintes requisitos:

	EIXOS	ARTERIAIS	COLETORAS	LOCAIS
largura mínima entre passeios	20,00 m	20,00 m	12,00 m	11,00 m
largura mínima dos passeios	3,00 m	3,00 m	3,00 m	2,50 m
largura mínima entre prediais	26,00 m	26,00 m	18,00 m	16,00 m
raio mínimo de confluência*	8,00 m	8,00 m	8,00 m	6,00 m
tipo de pavimentação	Asfalto	Asfalto	asfalto, bloco de concreto ou poliedro	bloco de concreto ou poliedro

- * o raio de confluência das vias é definido para a área da "orelha", que é um avanço da faixa do passeio com estreitamento da pista nas confluências das vias, que será utilizada na faixa de vagas de estacionamento (ver item F e projetos de propostas).
- as vias eixo e o anel central são definidos pelas vias em amarelo no mapa anexo;
 - as vias arteriais são definidas pelas vias em verde no mapa anexo;
 - as vias coletoras são definidas pelas vias em azul no mapa anexo;
 - as vias locais são definidas pelas vias em branco no mapa anexo;
 - as rodovias federais e estaduais são definidas pelas vias em vermelho no mapa anexo;
 - todas as vias acima citadas poderão ser utilizadas em sistema binário, sendo que este sistema deverá ser utilizado com maior ênfase nos casos das vias eixo e arteriais e evitado nas vias locais;
 - deverá ser dada prioridade para projeto de criação do sistema binário nos eixos:

- norte: Av. Monteiro Lobato, que liga o centro ao bairro de Jardim Carvalho □ saída para Castro – com a Rua Otávio de Carvalho;
 - sul: Av. Visconde de Mauá, que liga o centro ao bairro de Oficinas □ saída para Curitiba – com a Av. dos Vereadores, Rua Jacob Hozlmann e Rua Benjamin Constant;
 - leste: Av. Carlos Cavalcanti, que liga o centro ao bairro de Uvaranas □ Campus UEPG, hospital regional e região – com Rua Pastor Pitta, Rua Eduardo Bomfim, Rua João ribeiro, Trav. Mário de Alencar e Av. Bispo D. Geraldo Pelanda;
 - oeste: Av. Ernesto Vilela com Av. D. Pedro II. ambas ligam o centro ao bairro de nova Rússia □ saída para as regiões norte e oeste do Paraná.
- as vias que forem definidas para formar binário com os eixos acima citados, enquanto não possuírem as características de eixo, deverão, ao menos, atender às características das vias coletoras no prazo máximo de 3 (três) anos contados da aprovação deste Plano Diretor;
 - as vias existentes, enquanto não atenderem aos requisitos constantes da tabela acima para a categoria em que estiverem enquadradas serão alteradas paulatinamente para dar maior fluidez ao tráfego;
 - as vias que integram o Sistema Viário Rural ficam classificadas hierarquicamente, de acordo com a sua função e importância, em:
 - I. rodovias;
 - II. estradas.
 - as características das vias acima definidas deverão obedecer aos seguintes requisitos:

	RODOVIAS	ESTRADAS
largura mínima de acostamentos	Conforme normas do DER	2,00 m
largura mínima da pista	Conforme normas do DER	7,00 m
faixa de domínio do município	Conforme normas do DER	2,50 m
largura mínima entre terrenos	Conforme normas do DER	16,00 m
raio mínimo de confluência	Conforme normas do DER	Conforme normas do DER
tipo de pavimentação	Conforme normas do DER	Revestimento primário

- são consideradas estradas municipais rurais as estradas e caminhos que servem ao livre trânsito público e cujo leito é de propriedade da municipalidade, situadas na Zona Rural do Município;
- é proibido aos proprietários dos terrenos marginais às estradas ou caminhos, ou a quaisquer outras pessoas, sob qualquer pretexto:
 - colocar mata-burros, porteiras ou quaisquer outros obstáculos que prejudiquem o livre fluxo de veículos e pedestres, ou que dificultem os trabalhos de conservação das vias;
 - destruir ou danificar o leito das vias, pontes, bueiros e canaletas de escoamento das águas pluviais, inclusive seu prolongamento fora da estrada;
 - abrir valetas, buracos ou escavações nos leitos das estradas;
 - impedir ou dificultar o escoamento de águas pluviais das estradas para o interior das propriedades lindeiras;
 - permitir que as águas pluviais concentradas nos imóveis lindeiros atinjam a pista carroçável das estradas.
- quando houver condições que dificultem a drenagem na faixa de domínio da via, a municipalidade poderá executar obras dentro das propriedades privadas;
- é proibido aos proprietários de terrenos lindeiros às estradas municipais erguer quaisquer tipos de obstáculos ou barreiras, tais como cercas de arame, postes, árvores e tapumes, dentro da faixa de domínio da estrada;
- a municipalidade poderá executar a conservação de estradas ou caminhos rurais particulares, desde que justificada a necessidade de apoio à produção agrícola e mediante recolhimento antecipado aos cofres públicos do valor dos serviços a executar;
- as rodovias federais e estaduais que cortam a cidade deverão ter o trânsito livre, não sendo admitidos, em qualquer hipótese, cruzamentos em nível, lombadas, sinaleiros, e afins;
- os acessos de vias urbanas às rodovias acima citadas serão feitos,

obrigatoriamente, conforme legislação própria, por via classificada como coletora ou superior, e as vias locais que atualmente acessam tais rodovias terão seu tráfego interrompido na confluência com estas;

- os cruzamentos das vias da malha urbana com rodovias federais ou estaduais somente serão admitidos através de viadutos ou trincheiras instalados em vias eixo ou arteriais;
- os cruzamentos das vias eixo, arteriais e coletoras com vias férreas será admitido em nível, mas deverá ser prevista a instalação de viadutos ou trincheiras;
- vias locais não deverão cruzar vias férreas em nível e terão seu tráfego interrompido na confluência com estas;
- deverão ser previstas vias, que serão classificadas como coletoras, marginais às rodovias e vias férreas com o fim de promover o acesso das vias locais aos viadutos e às trincheiras, ou às rodovias em pontos específicos, desde que obedecendo à legislação própria;
- serão instalados viadutos, trincheiras, semáforos ou rotatórias, conforme a necessidade definida pela análise de volume de tráfego, que deverá ser pesquisado, no mínimo, a cada ano, nos cruzamentos onde haja interseção ou cruzamento de vias eixo, arteriais e coletoras.

ANÁLISE DA GEOMETRIA DAS VIAS

Deficiências:

- em alguns casos, a ausência total de meios-fios e de pavimentação prejudica a geometria das vias deixando indefinido até o seu traçado. A via acaba corroída pela erosão e sem quaisquer condições para o tráfego de veículos;
- além de possuírem pavimentação inadequada, muitas destas vias não têm largura nem nível de iluminação suficiente para fazer os trajetos inter-bairros de forma satisfatória;
- na grande maioria das esquinas o raio de confluência das vias é pequeno,

gerando dificuldade para a conversão de ônibus e caminhões;

- existem diversos casos de estrangulamento de tráfego que ocasionam pontos com risco de acidentes;
- inexistência de uma hierarquia perceptível das vias. Vias de mesma largura possuem funções e volume de tráfego diferentes; outras de mesmo volume de tráfego possuem larguras diferentes.

Diretrizes:

- deverão ser tomadas medidas, pela municipalidade, com o fim de providenciar que as vias de tráfego existentes venham a ter, no mais curto espaço de tempo possível, suas medidas redefinidas conforme proposto nas tabelas acima;
- a largura de uma nova via que constituir prolongamento de outra já existente ou projetada não poderá ser inferior à largura desta última;
- as vias projetadas indicadas no mapa de hierarquia viária poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela acima, conforme determinação técnica do Executivo Municipal;
- nos casos em que são encontrados pontos de estrangulamento de tráfego e outras deficiências deverá ser procedida a correção geométrica necessária para assegurar fluidez e segurança;
- os espaços resultantes da adaptação e correção efetuadas nas vias deverão ser aproveitados urbanisticamente;
- o Executivo Municipal deverá providenciar o projeto executivo com o traçado definitivo das vias projetadas indicadas no mapa de hierarquia viária no prazo máximo de 2 anos contados da aprovação deste Plano Diretor;
- as concessionárias de serviços públicos deverão compatibilizar seus cronogramas de obras nas vias públicas para que a interrupção das vias seja feita no menor tempo possível;
- após a realização das obras pelas concessionárias, o pavimento deverá estar em perfeita ordem;
- constam em anexo, projetos de geometria com as seções tipo para as vias

eixo e arteriais, coletoras e locais. Em todas as vias deverão ser construídos avanços tipo "orelha", onde houver vagas para estacionamento, visando dar maior proteção ao pedestre, bem como permitir maior aproveitamento dos passeios;

- nos cruzamentos, os alinhamentos das vias, conforme tabela acima, deverão concordar por um arco de círculo com raio mínimo de 8,00 m nas vias eixo, arterial e coletora e 6,00 m nas vias locais, calculados a partir dos avanços tipo "orelha";
- nos cruzamentos de vias de hierarquia diferente, a concordância a que se refere o item anterior obedecerá ao raio mínimo definido para a via de maior porte.

IDENTIFICAÇÃO DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Deficiências:

- são considerados pólos geradores de tráfego os locais tais como:
 - conjuntos habitacionais, grandes loteamentos ou aglomerações residenciais;
 - escolas e faculdades de médio e grande porte e campi universitários;
 - clínicas de médio e grande porte e hospitais;
 - indústrias de médio e grande porte;
 - estádios e ginásios esportivos;
 - shopping Centers e grandes mercados;
 - igrejas;
 - órgãos públicos;
 - terminais de ônibus;
 - terminal rodoviário.
- inexistência de previsão atualizada para vagas nos pólos geradores de tráfego;

- tais pólos, em alguns casos, chegam a utilizar a via pública como área de estacionamento para seus clientes.

Diretrizes:

- deverão ser previstas vagas para veículos dentro dos terrenos dos imóveis de acordo com o tipo de ocupação – residencial □ vagas por unidade ou por quantidade de quartos; comercial e industrial □ vagas pela área construída no imóvel – considerando as vagas para moradores ou empregados e para visitantes ou clientes;
- deverá ser elaborada legislação específica para pólos geradores normatizando sobre acessos para veículos e pedestres, pontos de travessia das vias, sinalização externa e interna, etc;

TRÁFEGO PESADO

Deficiências:

- falta de itinerários alternativos para o desvio do tráfego de veículos pesados da área central;
- atividades de carga e descarga em horários que prejudicam o tráfego em vias de trânsito intenso.

Diretrizes:

- o tráfego de caminhões pesados (acima de 10 toneladas) e de cargas perigosas (conforme definição legal) deverá ser excluído da área do anel central e de vias a serem definidas, conforme estudo;
- na região compreendida pelo anel central e vias a serem definidas, conforme estudo, a carga e descarga de mercadorias e afins somente será feita por caminhões leves e em horário a ser estabelecido.

SINALIZAÇÃO VIÁRIA HORIZONTAL, VERTICAL E SEMAFÓRICA

Deficiências:

- insuficiência de sinalização vertical e horizontal indicando, entre outros, travessia de pedestres, nomes de vias, limites de velocidade, acessos a bairros e a saídas da cidade, cruzamentos, pontos turísticos e de interesse econômico; mesmo na região central;
- inexistência quase total de semáforos para pedestres, que deveriam atender também às pessoas com deficiências visuais.

Diretrizes:

- Nos cruzamentos com semáforos, estes deverão ter um tempo exclusivo para que os pedestres possam atravessar as duas ruas e esta travessia será indicada por semáforos de pedestres.
- Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas com deficiências visuais.
- Deverá ser criado um Plano de Sinalização Indicativa em toda a área urbana para que:
 - seja instalada sinalização vertical e horizontal nos cruzamentos onde não houver semáforos para indicar a preferência em relação às vias, e ao longo delas para indicar os limites de velocidade e a existência de pontos de risco nas vias;
 - seja instalada sinalização vertical para indicar as principais vias de acesso aos bairros, saídas da cidade e pontos de interesse turístico ou econômico. Esta sinalização deverá estar presente em todas as vias eixo, arteriais e coletoras;
 - seja instalada sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, para indicar os pontos de travessia de pedestres.
- a instalação de radares e lombadas eletrônicas deverá ser precedida de

estudo para verificação da real necessidade de sua aplicação, preferencialmente nos cruzamentos e trechos de vias onde haja grande incidência de acidentes;

- todas as lombadas fixas (de asfalto) e obstáculos tipo “tartaruga” existentes, que estiverem em desacordo com a atual legislação de trânsito, deverão ser retirados das vias no prazo de 6 (seis) meses da aprovação do presente Plano Diretor;
- no caso de lombadas fixas (de asfalto) e obstáculos tipo “tartaruga”, quando for constatada sua real necessidade e sua utilização estiver de acordo com a legislação em vigor, poderão ser instalados desde que obedecendo rigorosamente às normas.

COMPONENTES

NOME	ENTIDADE	CARGO
Ana Maria Vivian	PMPG - Secretaria de Planejamento	
Ana Paula Modesto	DECOM – Ponta Grossa	1º Relatora
Bernadete Brondani	PMPG - Secretaria de Planejamento	
Camille Leite	DECOM – Ponta Grossa	
Carolina Furtado Krachinski	DECOM – Ponta Grossa	
Celso Augusto Sant'Anna	Associação Comercial e Industrial de Ponta Grossa	
César Augusto Schemberger	PMPG - Secretaria de Planejamento	
Hélio Carlos Madalozzo	UEPG	
João Francisco Chaves	PMPG - Autarquia de Trânsito	
José Carlos Alves Galvão	UTFPR	
Lúcio Marcos de Geus	UEPG	
Luiz Antônio Krelling	UEPG	
Luiz Eduardo Lemes	PMPG - Secretaria de Planejamento	
Moisés Remus	Lions Clube de Ponta Grossa – Pitangui	
Otto Ferreira de Assis Sampaio	Associação de Engenheiros e Arquitetos de Ponta Grossa	Coordenador
Paulo César Facin	Grupo Fauna	2º Relator
Paulo Roberto Domingues	Associação de Engenheiros e Arquitetos de Ponta Grossa	
Plínio Vivian Filho	Rodonorte	

Para a **EQUIPE DE APOIO PARA O GRUPO DE TRABALHO SOBRE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INCLUSÃO SOCIAL**, a busca de melhorias nas ações do poder público e de novas parcerias com o empresariado leva todos a pensar (discutir) sobre um Plano Diretor, que nos leve a garantir um crescimento mais equilibrado, com a intenção de diminuir as desigualdades e injustiças sociais em nosso município.

OBJETIVOS

- crescimento equilibrado da sociedade;
- diminuir a desigualdade social;
- direcionar ações do poder público municipal.

FUNDAMENTAÇÃO

Ponta Grossa conta hoje com mais de trezentos mil habitantes e a falta de planejamento resulta em uma cidade com vários problemas, dentre os quais destacam-se saúde, educação, lazer, potencial produtivo, programas de industrialização, comércio e atividades aéreas, referente a isso, contamos hoje com cerca de seis mil famílias sem-teto e mais de trinta mil pessoas em moradias em condições precárias, sem acesso à estruturas básicas fundamentais como transporte, saúde, entre outras.

Através de pesquisas, entrevistas e depoimentos foram coletadas reclamações da população, onde as mais reivindicadas foram:

- saúde: dificuldade no agendamento de consultas; dificuldade de acesso a remédios; dificuldade no atendimento com especialistas; falta de atendimento personalizado nas questões de geriatria, portadores do vírus HIV, câncer, etc.,

assim como a falta de prevenção dos mesmos e a falta de leitos, principalmente para DST e HIV;

- educação: falta de material pedagógico e condições físicas para as aulas; professores e diretores despreparados para problemas atuais (homossexualismo, portadores de deficiências, etc.); falta de normas éticas da escola e sala de aula; falta do resgate à cidadania;
- lazer/esporte: falta de incentivo ao esporte; ausência de áreas de lazer e esportivas para gozo da população; falta de incentivo financeiro a atletas com destaque em competições municipais; falta de acesso à cultura e de abranger conhecimentos;
- assistência social: aumento do número de favelas; idosos doentes sem possuir assistência alguma; falta de divulgação e controle de famílias assistidas pelo município; crescimento do número de “meninos de rua”; grande número de pessoas morando em lugares de risco;
- segurança: aumento de casos de vandalismos; aumento do número de furtos e assaltos; morosidade no atendimento policial; superlotação dos presídios municipais; falta de estrutura para o atendimento de menores infratores;
- potencial produtivo e fomento ao comércio: falta de estrutura para explorar o turismo ecológico e religioso; falta de apoio e incentivo às empresas familiares ditas “fundo de quintal”; falta de cursos profissionalizantes e capacitantes acessíveis à população de baixa renda.
 - programas de industrialização: falta de apoio às indústrias;
 - atividades aéreas: -

COMENTÁRIOS E SUGESTÕES:

Saúde:

- informatização de todo o sistema;
- criar central de atendimento a fim de operacionalizar vagas por terminais centrais ramificados aos postos de saúde e hospitais;
- cursos de capacitação aos agentes de saúde para trabalhar na área de prevenção e também como trabalhar com o portador de hiv/dst.

Educação:

- criação do Estatuto do Aluno (Normas éticas da Escola e salas de aula);
- capacitação de Professores com adaptação das aulas às novas realidades;
- resgate das Disciplinas que despertem e instruem os alunos à cidadania, civismo e patriotismo.

Lazer e Esporte:

- construção de quadras póli-esportivas nos bairros;
- incentivar a formação de times que representem a cidade em campeonatos nacionais e estaduais inclusive de portadores de deficiência e idosos;
- aquisição e repasse de materiais esportivos;
- criação de parques;
- manutenção dos brinquedos já existentes em praças;
- centro de convivência a idosos com área de esporte e lazer;
- incentivo ao esporte, lazer e cultura através de bolsas (estudo e financeira);
- incentivar a criação de rua 24hs(calçadão);
- maior investimento na biblioteca pública (modernização);
- aumento de investimento na área cultural (lira dos campos e orquestra sinfônica municipal);

Assistência Social:

- incluir nos processos de licitação, que a empresa vencedora deverá contratar mão-de-obra não especializada, no bairro onde será realizada a obra;
- instituir programas permanentes de operação nos bairros, com a instalação de diversos serviços (obras,vigilância sanitária,exames de vista,controle de pressão etc.);
- fazer convênios com ong's, associações de moradores e outras entidades que atuem na área social;
- manter um cadastro único de controle com as famílias atendidas, moradores em áreas de risco, favelas e os programas sociais ali realizados;
- informatizar e desburocratizar o acesso de entidades à secretaria de ação social, com o objetivo de facilitar o oferecimento de serviços e programas que são realizados por estas;
- instituir programas de cultura, lazer e esporte nos bairros com o apoio de associações de moradores, escolas e clubes;
- levar aos bairros cursos de aproveitamento de alimentos e outros.

Segurança:

- implantação de um sistema de monitoramento eletrônico nas principais vias do centro e imóveis públicos, com o objetivo de prevenir a ação de vândalos e roubos dando assim maior apoio aos policiais civis e militares;
- implementação da guarda municipal nos bairros, moldes do projeto povo-polícia militar - equipes volantes que fazem a ronda nos bairros que apresentam maior índice de vandalismo, prestando um serviço de apoio à polícia militar.
- implementação de serviço permanente na melhoria da iluminação pública no município;
- campanhas permanentes junto com ong's, e outras entidades pela paz,anti-drogas,transito e de conscientização;

- interagir junto ao poder federal para instalação no município de uma delegacia da polícia federal, para combate ao narcotráfico e descaminho;
- construção de uma casa de recuperação de menor infrator;
- maior integração com entidades de assistência ao familiar do preso e pró-egresso.

Potencial produtivo e fomento ao comércio:

- articular, organizar e divulgar o turismo ecológico e religioso;
- incentivo às feiras (produtor, solidárias, das nações etc.);
- EFAPI;
- maior exploração de produtos como o pinhão e pinheiro;
- incentivo a industrialização do pinhão;
- maior incentivo e divulgação ao artesanato, artes e folclore local;
- apoio á pequena e micro empresa;
- adaptação de incentivos para a nova realidade do setor, considerando investimento e criação de novas oportunidades de trabalho.
- pólo de confecções - escolha da área para implantação do pólo de confecções;
- implantação, desenvolvimento e fortalecimento do pólo.

Programas de industrialização;

- industrialização do pinhão, preservação e produção;
- incentivo à produção, comércio e exportação de produtos naturais: conservas, mel, bolachas caseiras, etc.;
- apoio às indústrias – prever o impacto ambiental e social;
- industrialização e apoio aos produtos do lavrador e do homem do campo;
- incentivo à indústria do turismo ecológico e religioso;
- ampliação do distrito industrial e zonas de indústrias com aquisição de novas áreas;

- implantação de infra-estrutura básica do distrito industrial - galerias, pavimentação, rede de iluminação pública e de energia elétrica de alta e baixa tensão e rede de água potável;
- aprimoramento e incremento dos incentivos do prodesi com a criação de novos mecanismos e fortalecimento das atividades econômicas, com ênfase ao setor tecnológico.

Atividades Aéreas

- dotar o município de um aeroporto de carga;
- reativação do sistema de balizamento noturno e de rádio para maior segurança, reclassificação do aeroporto e viabilização de linhas de vôos comerciais regulares;
- normalizar o zoneamento e uso do solo na zona de proteção aero-portuária;
- novo aeroporto (taquari) – implantação do aeroporto de cargas e passageiros do taquari com recursos federais, estaduais e municipais.

SAÚDE

A política municipal de saúde visa a promoção da saúde da população pela gestão e regulação dos serviços próprios e conveniados, pelo monitoramento de doenças e agravos, pela vigilância sanitária integrada as políticas de controle da qualidade ambiental, do ar e das águas, dos resíduos orgânicos e inorgânicos, tendo como objetivos:

- promover a saúde, reduzir a mortalidade e aumentar a expectativa de vida da população;
- implementar o Sistema Único de Saúde – SUS;
- consolidar a gestão do Sistema de Saúde;
- consolidar o controle social;

Diretrizes:

- garantir a integralidade das ações de saúde prestadas de forma interdisciplinar, por meio da abordagem integral e contínua do indivíduo no seu contexto familiar, social e do trabalho; englobando atividades de promoção da saúde, prevenção de riscos, danos e agravos; ações de assistência, assegurando o acesso ao atendimento das urgências;
- promover a equidade na atenção à saúde, considerando as diferenças individuais e de grupos populacionais, por meio da adequação da oferta às necessidades como princípio de justiça social, e ampliação do acesso de populações em situação de desigualdade, respeitadas as diversidades locais;
- participar do financiamento tripartite do sistema único de saúde;
- organizar a rede de atenção básica incluída a gestão de prestadores privados, quando excepcionalmente houver;
- prestação dos serviços relacionados aos procedimentos cobertos pelo pab-a e acompanhamento, no caso de referência interna ou externa no município
- com apoio do estado, identificar as necessidades da população do seu território e fazer um reconhecimento das iniquidades, oportunidades e recursos;
- desenvolver, a partir da identificação das necessidades, um processo de planejamento, regulação, programação pactuada e integrada da atenção à saúde, monitoramento e avaliação;
- formular e implementar políticas para áreas prioritárias, conforme definido nas diferentes instâncias de pactuação;
- organizar o acesso a serviços de saúde resolutivos e de qualidade na atenção básica, viabilizando o planejamento, a programação pactuada e integrada da atenção à saúde, bem como o acesso à atenção à saúde no seu território, explicitando a responsabilidade, o compromisso e o vínculo do serviço e equipe de saúde com a população do seu território, desenhando a rede de atenção e promovendo a humanização do atendimento;

- organizar e pactuar o acesso a ações e serviços de atenção especializada, a partir das necessidades da atenção básica, configurando a rede de atenção, por meio dos processos de integração e articulação dos serviços de atenção básica com os demais níveis do sistema, com base no processo da programação pactuada e integrada da atenção à saúde;
- pactuar e fazer o acompanhamento da referência da atenção que ocorre fora do seu território, em cooperação com o estado, e com os demais municípios envolvidos no âmbito regional e estadual, conforme a programação pactuada e integrada da atenção à saúde;
- garantir estas referências de acordo com a programação pactuada e integrada da atenção à saúde, quando dispõe de serviços de referência intermunicipal;
- garantir a estrutura física necessária para a realização das ações de atenção básica, de acordo com as normas técnicas vigentes;
- promover a estruturação da assistência farmacêutica e garantir, em conjunto com as demais esferas de governo, o acesso da população aos medicamentos cuja dispensação esteja sob sua responsabilidade, promovendo seu uso racional, observadas as normas vigentes e pactuações estabelecidas;
- assumir a gestão e execução das ações de vigilância em saúde realizadas no âmbito local, compreendendo as ações de vigilância epidemiológica, sanitária e ambiental, de acordo com as normas vigentes e pactuações estabelecidas;
- elaborar, pactuar e implantar a política de promoção da saúde, considerando as diretrizes estabelecidas no âmbito nacional.

Proposições:

Linhas de atenção à saúde

- qualificação e humanização na atenção a saúde;
- expansão e efetivação da atenção básica na saúde;

- reorganização do hospital infantil e pronto socorro municipal;
- reorganização da atenção ambulatorial e do atendimento de urgências e emergências;
- efetivação da política de assistência farmacêutica;
- implantação dos cas (centro de atenção à saúde);
- implantação da farmácia popular.

Saúde da população

- estruturação da vigilância ambiental em saúde no sus;
- prevenção e controle de doenças imunopreveníveis;
- prevenção e controle da dengue e de outras doenças transmitidas por vetores;
- prevenção e controle da aids e outras doenças sexualmente transmitidas;
- controle da tuberculose e eliminação da hanseníase;
- prevenção e controle de doenças crônicas não transmissíveis;
- promoção da equidade na atenção à saúde da população negra;
- adoção de linhas de cuidado na atenção integral a saúde da criança;
- promoção da saúde do adolescente e do jovem de forma articulada com outras políticas intersetoriais;
- promoção da atenção integral a saúde da mulher (controle do câncer do colo de útero e de mama) ;
- promoção da atenção s saúde do idoso voltada à qualidade de vida;
- promoção da saúde do trabalhador com melhoria das condições de vida e da atenção à saúde;
- consolidação da rede de atenção à saúde da pessoa com deficiência;
- implementação da atenção à saúde da população prisional;
- promoção da alimentação saudável e combate a desnutrição;
- ampliação da rede de atenção em saúde mental;
- ampliação do acesso à saúde bucal;
- redução da morbimortalidade por acidentes e violências;
- ampliação da cobertura dos serviços de saneamento ambiental;

- destinação adequada dos resíduos sólidos urbanos
- vigilância sanitária de produtos, serviços e ambientes.

Gestão em saúde:

- qualificação e humanização na gestão do sus;
- implementação de práticas de gestão participativa;
- fortalecimento da gestão do trabalho no sus;
- implementação da educação permanente e da qualificação profissional no sus;
- construção de rede de informações para a gestão do sus e atenção integral a saúde;
- construção da consciência sanitária da população.