



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

06/07/2023

1 Aos 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 do Plano de Mobilidade Urbana do  
3 Município de Criciúma. Os trabalhos iniciaram às 19h, com a presença de 37 (trinta e sete) membros  
4 representantes do CMD e 08 (pessoas) pessoas da comunidade em geral relacionados na lista de  
5 presença parte integrante desta ata. A audiência foi aberta pelo Presidente do CDM, Aldinei Potelecki,  
6 representando o poder público municipal, que agradeceu a presença de todos nesta data e passou a  
7 palavra para ao Arquiteto e Urbanista, Sr. Giuliano Elias Colossi, que deu início aos informes,  
8 apresentando as publicações de convocação para esta audiência pública, para o chamamento, com  
9 assunto, data, local, horário, publicado em jornal local, no Diário Oficial do município, no site do  
10 Plano Diretor, no item convocações. Seguindo das apresentações dos objetivos da audiência pública,  
11 os quais são: apresentar à apreciação pública assuntos gerais referentes ao planejamento urbano  
12 municipal; colher dados, informações anseios, críticas e sugestões. A audiência possui o seguinte  
13 regimento interno, sendo esses apresentados: o início dos trabalhos, às 19 horas e deve ser conduzida  
14 por representante da PMC, ela segue o regimento normativo aprovado pelo CDM em 12 de março  
15 de 2015, os participantes que desejarem fazer perguntas aos expositores deverão inscrever-se  
16 previamente ou durante apresentação, a manifestação dos inscritos se dará preferencialmente na  
17 forma oral e na impossibilidade por escrito. Cada inscrito terá três minutos para perguntas ou  
18 comentários, poderá se dispor de um minuto para complementações da fala. O responsável pela  
19 condução dos trabalhos poderá flexibilizar a dinâmica da audiência pública, os participantes deverão  
20 ater-se ao teor dos temas em discussão nesta audiência, após 03 horas o responsável dará por  
21 encerrada a audiência pública. A ata da audiência pública será lavrada pelo representante da PMC e  
22 disponibilizada por meio eletrônico. Seguindo a audiência, foi chamado o diretor da empresa  
23 responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, Srº Emerson, no qual irá apresentar o  
24 Plano. O responsável, mostrou brevemente as etapas de elaboração do plano, apresentou imagens  
25 de como foi as oficinas para apresentação do diagnóstico e prognóstico, e apresentou o prognóstico.  
26 Na sequência, foi apresentado as propostas de mobilidade, iniciando pelos **pedestres**, no qual tem  
27 como **diretrizes**: garantir a acessibilidade de todas as calçadas e passeios; estabelecer vias de tráfego  
28 moderado (calmo), oferecendo maior segurança para os modos não motorizados; desenvolver redes  
29 de caminhabilidade, através das centralidades dos bairros que possuem todos os serviços e produtos  
30 necessários para os seus moradores; definir o pedestre como prioridade do sistema viário; sinalizar  
31 e informar de forma eficiente todas as pessoas que utilizam as calçadas; elaborar medidas educativas  
32 para difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável e reduzir o número de sinistros  
33 envolvendo pedestres; incentivar que as viagens de curta distância sejam realizadas por caminhada  
34 ou bicicleta, com segurança e conforto nos percursos. E tem como **ações**: 1- Redes de  
35 caminhabilidade - centralidades nos bairros: Meta para 2023- Reurbanizar as vias das centralidades



## Governo do Município de Criciúma

### Poder Executivo

#### Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

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



## Governo do Município de Criciúma

### Poder Executivo

#### Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

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



## Governo do Município de Criciúma

### Poder Executivo

#### Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

122 tempo real nos pontos de ônibus, com o uso da tecnologia GTFS (Especificação Geral sobre Feeds  
123 de Transporte Público) para informações sobre horários, rotas e posicionamento dos veículos em  
124 tempo real para aplicativos como Google Maps. 5- Parâmetros de desempenho, conforto e  
125 qualidade: Ônibus com piso rebaixado, com climatização, veículos com motores elétricos ou outra  
126 tecnologia não poluente, com informação das rotas e itinerários dentro dos ônibus, com avisos  
127 visuais e sonoros, comunicação visual padronizada, frequência, itinerários e intervalos confortáveis,  
128 asseio, cortesia e segurança e outros parâmetros de desempenho, conforto e qualidade. 6-  
129 Acessibilidade em todos os componentes do sistema de transporte coletivo: Com acessibilidade  
130 garante o acesso democrático ao sistema, veículos de piso baixo, acessibilidade em pontos de  
131 ônibus, terminais e estações e adequar a sinalização de informação ao usuário; propostas com  
132 campanhas educativas com o tema de inclusão da acessibilidade, com meta para 2030 de 40% dos  
133 pontos de ônibus com abrigo adequados a acessibilidade, meta para 2040 com 100% dos pontos de  
134 ônibus com abrigo adequados a acessibilidade e a meta para 2030 de pavimentar todas as vias não  
135 pavimentadas com passagem de ônibus, como meta também em substituir os ônibus, conforme idade  
136 de uso, com veículos de piso-baixo, em conjunto com outras medidas (tecnologia embarcada, não  
137 poluente, acessíveis). 7 - Programa de adequação da frota do sistema de transporte público coletivo:  
138 Como meta, os veículos devem ser adequados conforme renovação, com piso-baixo, internet sem  
139 fio, computador de bordo, ar-condicionado, anúncio de parada em áudio e visual, saída USB 3.0,  
140 GPS integrado e veículos elétricos ou tecnologia não poluente. 8 - Integração intermodal: Paraciclos  
141 ou bicicletários próximos de terminais, estações, pontos de parada; embarque da bicicleta com o  
142 usuário no ônibus; estações de compartilhamento/aluguel de bicicleta próximos de terminais,  
143 estações, pontos de parada; estacionamento nas extremidades dos corredores do transporte público  
144 coletivo (terminais). 9 - Integração intermunicipal: Trata-se da integração intermunicipal com o  
145 sistema de transporte público coletivo, através dos terminais, coma tarifa única, cuja meta para 2030  
146 é de analisar formas de viabilizar a implantação da integração intermunicipal.10- Política tarifária:  
147 Uso de aplicativos e cartões inteligentes possibilitando a cobrança pelo tempo de uso, e não só pelo  
148 número de viagens feitas, sendo, diariamente, semanalmente e mensalmente; substituição do vale-  
149 transporte das empresas; novas formas de pagamento, com terminais eletrônicos de pagamento nos  
150 pontos de parada e pagamento embarcado com o PIX. 11- Promover segurança pública ao usuário  
151 do transporte coletivo: Segurança Pública, com monitoramento em tempo real dos veículos – GPS  
152 e Câmeras; biometria facial; seção de denúncias no aplicativo; fiscalização e iluminação adequada  
153 nos pontos de parada e Segurança Viária, com manutenção adequada das vias com passagem de  
154 ônibus; manutenção dos sistemas do transporte público; capacitação dos motoristas; manutenção  
155 dos veículos e fiscalização por parte do poder público. E tem como **objetivos**, além destas ações,  
156 oferecer sistema de informações digital, contendo horários, linha e localização em tempo real dos  
157 veículos até 2030; elaborar políticas tarifárias para otimização dos custos do sistema de transporte  
158 coletivo e aumentar o índice de participação do modal de transporte coletivo para 22% do total de  
159 viagens até 2030 e 25% até 2040. Já com a proposta para o **transporte motorizado individual**, as  
160 **diretrizes** são: Reduzir a participação do motorizado individual na matriz modal do município;  
161 restringir a circulação de veículos motorizados no centro da cidade; reduzir a disponibilidade de  
162 vagas de estacionamento em via pública; limitar a disponibilidade de vagas de estacionamento no  
163 centro da cidade, priorizando a circulação de pessoas e ciclistas. E as **ações**, são: 1- Restrição de  
164 circulação de veículos na área central - Criação de *Woonerf Streets (ruas de convívio)*, com ruas de



## Governo do Município de Criciúma

### Poder Executivo

#### Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

165 convívio, em locais com maior fluxo de pedestres; via compartilhada entre pedestres, ciclistas e  
166 carros, tirando a prioridade desse último, implementação de medidas de *traffic calming*, na qual  
167 deve ser implantada essas medidas em vias com alto fluxo de pedestres e áreas escolares, e pedágio  
168 urbano como proposta de solução, devendo ser aplicada somente em última instância, e somente  
169 após o município possuir um sistema de mobilidade robusto. 2 - Estacionamento e oferta de vagas  
170 em espaço público para carro parado: Propostas para o estacionamento rotativo, com intuito de  
171 implementar sensores wireless; expandir número de vagas do sistema para outras regiões com alta  
172 demanda; implantar tarifa dinâmica conforme demanda, área de estacionamento em locais  
173 estratégicos, com incentivo a criação de espaços para estacionamento fora da área central,  
174 interligada ao transporte público e estacionamentos privados de uso público, com taxa para subsidiar  
175 os sistemas de mobilidade da cidade e plataforma e aplicativo, com gerenciamento, localização e  
176 oferta das vagas em tempo real. 3 - Políticas de incentivo ao carro elétrico: Propostas para o  
177 incentivo do uso do carro elétrico, com sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte;  
178 vagas pagas em locais públicos com sistema de carregamento de bateria rápida; exigência de vagas  
179 com carregamento em PGTs; exigência de renovação da frota de táxi com veículos movida a energia  
180 elétrica e necessidade de contemplar na legislação pontos de recarga em edificações residenciais. 4  
181 - Sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte: Estudar viabilidade para implantação até  
182 em 2040, com vagas para os veículos elétricos posicionadas na via pública; estações de  
183 compartilhamento perto de PGTs e terminais de ônibus, e além das ações, tem como **objetivos**:  
184 Otimizar a política de estacionamento rotativo, reduzir as emissões de gases poluentes advindos dos  
185 veículos, reduzir a participação do transporte motorizado individual na divisão modal para 54% até  
186 2030 e 43% até 2040. Foi apresentado também a proposta do **Sistema viário e segurança das vias**,  
187 que tem como **diretrizes**: Otimizar infraestrutura das vias públicas futuras e já existentes, aplicando  
188 tecnologias e metodologias de engenharia de tráfego visando melhor funcionalidade das vias já  
189 existentes e suas interseções entre si; prever medidas moderadores de tráfego (*Traffic Calming*),  
190 estabelecendo vias de tráfego moderado (calmo), oferecendo maior segurança para os modos não  
191 motorizados, priorizar pedestres, ciclistas e transporte coletivo no sistema viário, adequar as vias  
192 conforme a hierarquia viária. E tem como **ação**: 1 - Hierarquia viária: Classifica as vias de Criciúma  
193 em locais, coletoras e arteriais. Organiza o sistema viário e permite definir estratégias e soluções  
194 para cada perfil da via, com meta para 2040, em adequar todas as calçadas das vias arteriais e  
195 coletoras à acessibilidade universal. 2 - Propostas de abertura e/ou alargamento de vias: Define as  
196 diretrizes viárias do município de Criciúma para os próximos anos, conforme o crescimento da  
197 mancha urbana da cidade. O transporte ativo e coletivo deve ser sempre priorizado, com meta para  
198 2030 de reurbanização da Avenida Centenário, com ciclovia, calçadas acessíveis e padronizadas,  
199 arborização e paisagismo, nova iluminação pública; novos mobiliário urbanos e velocidade  
200 adequada de acordo com o trecho. 3 - Desenvolvimento do Manual de Ruas Completas e Desenho  
201 Urbano: Meta para 2030, executar o manual de ruas completas e desenho urbano, parâmetros de  
202 projeto, aspectos geométricos, tipo de material a ser usado, iluminação pública, mobiliário urbano,  
203 paisagismo e drenagem e participação e identidade comunitária. 4 - Tratamento de pontos críticos  
204 do sistema viário do município: Estudos de tráfego para tratamento de pontos críticos. 5- Programa  
205 de implementação de zonas de *traffic calming* e ruas completas: *Traffic Calming (Abrandamento de*  
206 *tráfego)*, com o avanço de calçada sobre pista de rolamento ou estacionamento; chicanas;  
207 minirrotatórias; elevação do nível da pista (travessia elevada) e ruas completas, com integração entre



## Governo do Município de Criciúma

### Poder Executivo

#### Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

208 a via e o uso do solo, com o foco na mobilidade ativa. 6 - Promover segurança pública e viária aos  
209 pedestres: Com a segurança viária, sendo, com calçadas bem planejadas, faixas de pedestres visíveis  
210 e bem iluminadas, velocidades adequadas da via e meta para 2030, em que todas as faixas de  
211 pedestres com iluminação em LED e Segurança Pública, com fachada ativa; calçadas com melhor  
212 iluminação noturna e equipamentos urbanos convidativos de permanência. 7 - Revisar a lei de  
213 Parcelamento do Solo para garantir a integração da malha urbana com os novos parcelamentos: Lei  
214 de Parcelamento do Solo e Plano Diretor em sintonia com as diretrizes viárias; diretrizes viárias  
215 previstas nos novos loteamentos e novos loteamentos interligados com o sistema viário da região, 8  
216 - Programa de monitoramento continuado de dados de trânsito: Monitoramento de dados: através  
217 do índice de sinistros; volume diário médio de veículos e velocidade média e Pesquisas recorrentes,  
218 como pesquisa OD Domiciliar e Veicular; pesquisas qualitativas; pesquisas com o transporte  
219 público e pesquisas de tráfego. 9- Estudo contemplando plano de circulação, sistemas binários e  
220 tratamentos a cruzamentos para circulação veicular pela região central e correlatos: Estudo de  
221 tráfego da região central, com análise semáforos; pesquisas de tráfego; programação semaforica;  
222 projeto funcional; simulações e meta para 2030 da implantação das medidas propostas e central  
223 semaforica. Foi apresentado também a proposta de **logística urbana**, cujo as **diretrizes** são:  
224 Diminuir os transtornos causados pelo transporte, carga e descarga de mercadorias e produtos na  
225 cidade e otimizar a interrelação da Ferrovia e a cidade. E tem como **ações**: 1 - Zonas e horários de  
226 restrição para circulação para veículos pesados: Regulamentar (Lei Complementar) o Perímetro  
227 Urbano com restrições para veículos de carga, com regras para circulação de cargas – portaria  
228 ASTC; aumentar a fiscalização, com cerca eletrônica com OCR e principais entradas do perímetro  
229 urbano; com meta para 2030 em atualizar a sinalização de rotas recomendadas, fazer campanha  
230 educacional, com transportadoras, indústrias e empresas em geral. 2- Plano de circulação de cargas  
231 perigosas e superdimensionadas: Cujas as metas para 2030 é executar o plano de circulação de cargas  
232 perigosas, fazer o cadastro dos transportadores de produtos perigosos, a licença especial de  
233 transporte de produtos perigosos e plano para atendimento de emergências; Meta para 2030 do plano  
234 de circulação de cargas superdimensionadas, com autorização especial de trânsito e operação  
235 especial de trânsito e aplicativo para cadastro e obtenção de licenças, e informações pertinentes. 3 -  
236 Atualização da sinalização das vagas de carga e descarga: Atualização da Sinalização das vagas de  
237 carga-descarga, programação de horário noturno para as operações em vias não residenciais e  
238 adequar a sinalização conforme uso da via. 4- Digitalização da gestão e do serviço de carga e  
239 descarga: Códigos identificadores das vagas de carga e descarga, digitalização das vagas, com  
240 reserva de horário para uso e vagas e horários disponíveis conforme tipo do caminhão em aplicativo.  
241 5 - Internalização das operações de carga e descarga de PGT's: Novos PGTs devem possuir espaço  
242 interno para operações de carga e descarga e espaço para manobra e abastecimento, PGTs existentes  
243 sem espaço interno devem elaborar um estudo logístico contemplando, o horário de chegada dos  
244 veículos de carga, o tempo necessário para abastecimento do empreendimento e tipo de carga a ser  
245 transportada, a Lei complementar disciplinando esta matéria deve entrar em vigor até 2030. 6-  
246 Sistema regional de distribuição de mercadorias: Com meta para 2030, do plano logístico e meta  
247 para 2040 do sistema regional de distribuição de mercadorias, com centros de distribuição na zona  
248 central de cargas rodoviárias, *Cross-Docking*, atendimento ao percurso final por veículos de menor  
249 porte e Veículos não-poluente. Referente as propostas de **polos geradores de tráfego**, a **diretriz** é  
250 promover os devidos estudos quanto ao impacto de um Polo Gerador de Tráfego no sistema viário.



## Governo do Município de Criciúma

### Poder Executivo

#### Secretaria Municipal de Infraestrutura, Planejamento e Mobilidade Urbana

251 E as **ações** são: 1- Diretrizes para entrega do relatório de impacto de tráfego (RIT): Meta é elaborar  
252 legislação complementar para diretrizes de elaboração de RIT. 2- Metodologia para elaboração do  
253 PlanMob Corporativo: Com meta obrigatória PlanMob Corporativo a cada dois anos para empresas  
254 com mais de 50 funcionários, com entrevista cada funcionário para identificar perfil de viagens,  
255 entrevista um universo mínimo de 70% dos clientes em dois dias de pico em semanas típicas e  
256 diagnóstico de viagens e proposta de melhorias e soluções. 3- Elaborar estudos para o  
257 escalonamento dos horários das atividades geradoras de tráfego: Com meta de elaboração de estudos  
258 para a viabilidade de escalonamento de horários das atividades geradoras de tráfego, com objetivo  
259 de diminuir o número de viagens durante os períodos de estresse dos sistemas de mobilidade,  
260 redução dos congestionamentos das vias e melhor otimização da frota de ônibus do transporte  
261 público coletivo. E por fim, a proposta apresentada para **gestão da mobilidade**, tinha como  
262 **diretrizes**: Assegurar uma gestão pública democrática e controle social do planejamento e  
263 administrar, planejar e manter a mobilidade urbana da cidade. E ações: 1- Marco regulatório e  
264 dispositivos legais integrandos ao plano diretor municipal: O Plano de Mobilidade ora proposto  
265 precisa de acompanhamento para implantação de seus marcos legais, regulatórios e políticas  
266 conjuntas ao Plano Diretor Municipal. 2 - Atualização anual da análise sobre as estruturas e  
267 indicadores de mobilidade existentes: Cujas metas são a atualização anual de dados referentes a  
268 mobilidade urbana da cidade; contagem de tráfego (mínimo: todos os semáforos); análise de  
269 capacidade e níveis de serviço (mínimo: todos os semáforos); rotatividade e uso de vagas de  
270 estacionamento; pesquisa sobre e desce e de carregamento do transporte público e pesquisa de  
271 satisfação com o usuário do serviço de transporte, com meta para a cada 5 anos de realizar pesquisa  
272 origem-destino domiciliar. 3 - Definição de estrutura organizacional para gestão e regulação da  
273 mobilidade, transporte e trânsito. 4 - Implantação de Central Integrada de Mobilidade Urbana: Com  
274 meta para 2030, da central de integrada da mobilidade urbana, com central semaforica, informações  
275 da mobilidade em tempo real, controle do uso viário, fiscalização remota e administração  
276 operacional e estratégica da mobilidade. 5- Criação do aplicativo integrado da mobilidade urbana  
277 de Criciúma: Com meta para 2030 da disponibilização de um aplicativo unificado da mobilidade,  
278 com sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas e micromobilidade; bicicletários e  
279 paraciclos; rotas seguras para ciclistas; sistema de aluguel e compartilhamento de carros elétricos;  
280 informações sobre o transporte público coletivo; informações sobre o estacionamento rotativo;  
281 digitalização sobre as vagas de carga e descarga; funcionalidades sobre o serviço do transporte  
282 público coletivo e outras informações digitais pertinentes da mobilidade urbana. 6- Criação do  
283 CriciMobLab: Espaço vivencial físico para servir como incubadora de startups de mobilidade. E  
284 assim dada por encerrada a apresentação do plano. Na sequência foi aberto aos debates, respeitando  
285 o regimento interno. Encerradas as questionamentos e considerações e após a apresentação dos  
286 assuntos a audiência pública foi encerrada. Por fim, agradeceu-se a presença de todos ali presentes  
287 na audiência pública, agradeceu-se também a empresa que se fez presente e ao CDM. A audiência  
288 pública teve seu término às 21h e 15min. Eu, Gabriele Bis Meller, lavrei a presente Ata, a mesma  
289 deverá ser anexada a lista de presença desta audiência pública e publicada, para conhecimento  
290 público, na página da Prefeitura de Criciúma na Internet.