ANEXO II – PROJETO BÁSICO

CONCORRÊNCIA ELETRÔNICA Nº 18/2026 – PMU

CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE UMUARAMA/PR

PROJETO BÁSICO DA CONCESSÃO

(documento técnico integrante do Edital, apresentado a seguir)

Sumário

1. INTRODUÇÃO 4
   1.1 HISTÓRIA E CONTEXTUALIZAÇÃO 4
   1.2 SITUAÇÃO DEMOGRÁFICA 4
   1.3 ECONOMIA 5
   1.4 LIMITES E LOCALIZAÇÃO REGIONAL 6
   1.5 FROTA 6
   1.6 ACESSOS 7
   1.7 POLOS GERADORES DE VIAGEM 8
2. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO 10
   2.1 Caracterização da Rede Atual 10
3. SITUAÇÃO E DIAGNOSTICO 12
   3.1 GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO 12
   3.2 DADOS OPERACIONAIS 14
   3.3 TERMINAL CENTRAL 15
   3.4 COMPARATIVO DE INDICADORES - 2019 E 2025 16
   3.5 LEGISLAÇÃO EXISTENTE 17
   3.6 Aspectos operacionais do atual sistema 18
4. O Processo de planejamento da operação proposta 22
5. Rede de transporte que compõe o projeto básico da concessão 26
   5.1 composição da rede 26
   5.2 Resumo geral das propostas 29
6. PROJETO BÁSICO 36
   6.1 SISTEMA DE TRANSPORTE PARA O INÍCIO DA OPERAÇÃO 40
7. TERMINAL CENTRAL 62

Índice Figuras

Figura 1:Mapa de referência regional 4
Figura 2:Malha urbana de Umuarama 4
Figura 3: Mapa acessos Umuarama 8
Figura 4: Mapa dos polos geradores de viagem 9
Figura 5– Quadro Operacional 14
Figura 6- Linhas do Sistema de Transporte Urbano - SITUAÇÃO 14
Figura 7– Foto Terminal Urbano Central 15
Figura 8:Mapa rede de linhas Proposta – Geral 26
Figura 9: Mapa geral proposta de Sentidos Vias 29
Figura 10 : Mapa proposta de Sentidos Vias – Área 1 30
Figura 11 : Mapa proposta de Sentidos Vias – Área 2 30
Figura 12 : Mapa proposta de Sentidos Vias – Área 3 31
Figura 13 : Mapa proposta de Sentidos Vias – Área 4 31
Figura 14: Mapa rede de linhas proposta 41

Índice Quadros

Quadro 1:População – Censo 2022 5
Quadro 2:Densidade demográfica– 2022 5
Quadro 3:Síntese dos indicadores econômicos 5
Quadro 4: Quadro dados Veiculos Umurama 2024 6
Quadro 5 – Quadro Operacional - tempo de viagem, velocidade e intervalo 15
Quadro 6– Quadro do comparativo operacional por INDICADOR de 2019 e 2025 16
Quadro 7: Quadro com a relação da legislação existente 17
Quadro 8: Densidade máxima aceitável (em pass. em pé/m²) 23
Quadro 9: Faixas de nível de serviço (por tipo de veículo) 24
Quadro 10:Intervalos máximos admitidos (por tipo de dia e período) 24
Quadro 11: Quadro Resumo Operacional – Dias Ùteis 27
Quadro 12: Quadro Resumo Operacional – Sabado 27
Quadro 13: Quadro Resumo Operacional – Domingo 28
Quadro 14: Quadro Resumo km/ mês 28

Índice Gráficos

Gráfico 1:Síntese dos indicadores econômicos 6
Gráfico 2:Evolução da frota de veículos em Umuarama 7
Gráfico 3:Estatísticas de trânsito – sinistros e óbitos 7
Gráfico 4– Comparativo de frota total de Veículos x passageiros/ mês do Transporte Coletivo de 2019 x 2024 20

1. INTRODUÇÃO

Neste capítulo são apresentadas informações socioeconômicas de Umuarama.

1.1 HISTÓRIA E CONTEXTUALIZAÇÃO

Umuarama tem sua origem associada ao processo de colonização do Norte do Paraná, conduzido pela Companhia de Terras Norte do Paraná e, posteriormente, pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. O povoamento foi impulsionado pela abertura de áreas agrícolas, especialmente ligadas ao café e aos cereais.

O município foi criado como distrito de Cruzeiro do Oeste e emancipado em 25 de julho de 1960, consolidando-se depois como sede de Comarca. O nome Umuarama, de origem tupi-guarani, significa “lugar onde os amigos se encontram”, reforçando sua identidade como Capital da Amizade.

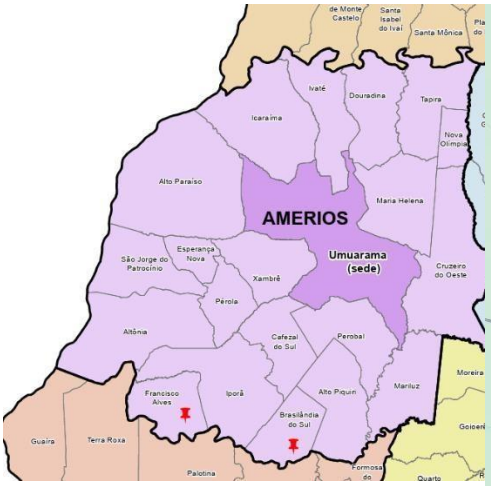


Figura 1:Mapa de referência regional
Fonte: Paraná Interativo

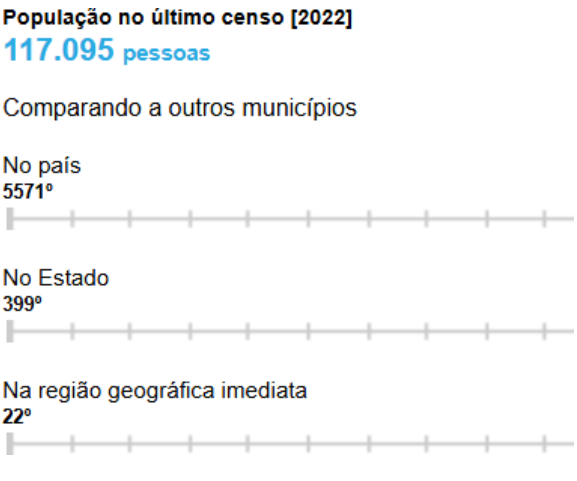


Fonte: Paraná Interativo

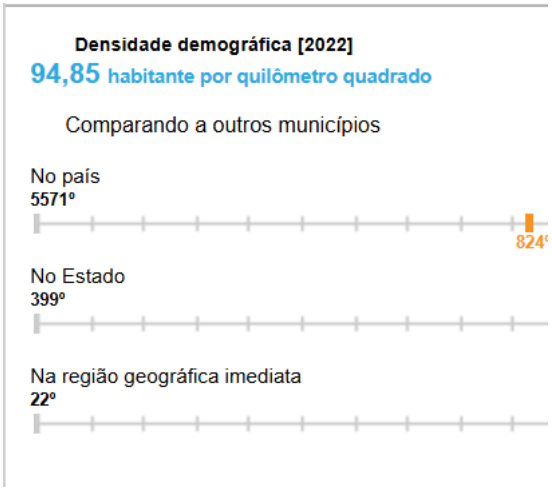
1.2 SITUAÇÃO DEMOGRÁFICA

Desde o início dos anos 2000, Umuarama apresenta crescimento populacional contínuo, reforçando sua função como polo regional de comércio, serviços, saúde e educação. A população chegou a 117.095 habitantes em 2022, com aumento aproximado de 30% em relação ao início do século.

O município possui 44.244 domicílios particulares permanentes ocupados e 8.055 não ocupados. A densidade demográfica indica uma ocupação relativamente dispersa, aspecto importante para o planejamento urbano, infraestrutura, transporte público e distribuição equilibrada de serviços.



Quadro 1:População – Censo 2022
Fonte: IBGE



Quadro 2:Densidade demográfica– 2022
Fonte: IBGE

1.3 ECONOMIA

A economia de Umuarama apresenta desempenho consistente e estrutura relevante no contexto regional. Em 2021, o PIB per capita alcançou R$ 36.183,64, demonstrando crescimento gradual ao longo da última década. O município também apresenta IDHM de 0,761, classificado como alto.

Em 2024, as receitas brutas realizadas somaram R$ 782,08 milhões, enquanto as despesas brutas empenhadas foram de R$ 760,23 milhões, indicando equilíbrio fiscal. A participação de transferências intergovernamentais nas receitas correntes é de 64,93%, demonstrando dependência significativa de recursos externos.

Os setores de comércio, serviços, agropecuária e atividades industriais sustentam a dinâmica local. A cidade exerce papel de referência para municípios vizinhos, principalmente pela concentração de atividades econômicas, administrativas, educacionais e de saúde.

ECONOMIA	
PIB per capita [2021]	36.183,64 R$
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) [2010]	0,761
Total de receitas brutas realizadas [2024]	782.081.262,21 R$
Transferências correntes (Percentual em relação às receitas correntes brutas realizadas) [2024]	64,93 %
Total de despesas brutas empenhadas [2024]	760.232.680,32 R$

Quadro 3:Síntese dos indicadores econômicos
Fonte: IBGE

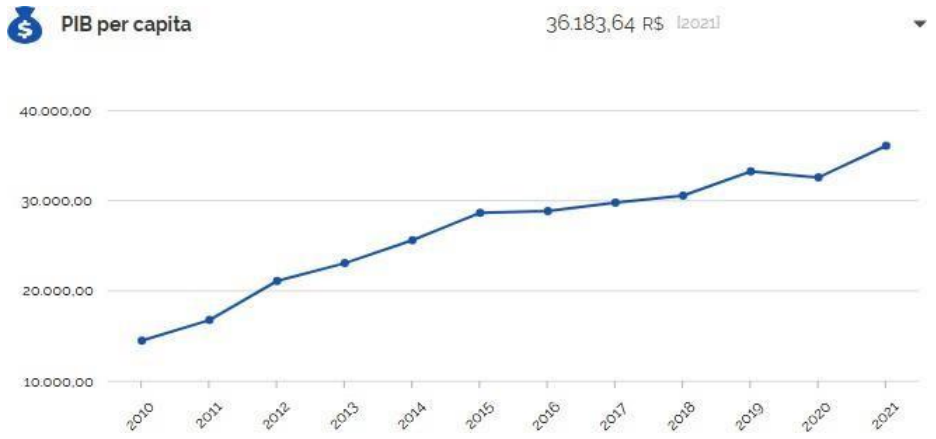


Gráfico 1:Síntese dos indicadores econômicos
Fonte: IBGE

1.4 LIMITES E LOCALIZAÇÃO REGIONAL

Umuarama está localizada na região Noroeste do Paraná e possui posição estratégica na malha regional. Ao Norte, limita-se com Icaraíma e Querência do Norte; ao sul, com Maria Helena e Nova Olímpia; a Leste, com Cruzeiro do Oeste; e a oeste, com Perobal e Altônia.

Sua localização fortalece a função de polo regional, concentrando serviços e deslocamentos cotidianos de moradores do próprio município e de cidades do entorno.

1.5 FROTA

Entre 2014 e 2024, a frota veicular de Umuarama apresentou crescimento expressivo, evidenciando o avanço da motorização e seus impactos sobre o sistema viário. Os automóveis passaram de 37.819 para 48.809 unidades, aumento de 27,99%, permanecendo como a principal categoria da frota municipal.

Também se destacam os veículos utilitários, com crescimento de 258,3%, além das camionetas, motonetas, reboques e caminhonetes. Esse comportamento indica maior diversificação da frota e maior presença de veículos ligados a serviços, logística, deslocamentos individuais e atividades produtivas.

102.240 veículos em 2024	0,87 veículo por habitante	+27,99% automóveis 2014-2024	+258,3% utilitários

Quadro 4: Quadro dados Veiculos Umurama 2024
Fonte: IBGE

O índice de motorização foi calculado com base na população de 117.095 habitantes e frota total de 102.240 veículos, resultando em aproximadamente **0,87 veículo por habitante**. Esse indicador reforça a necessidade de planejamento integrado entre circulação, estacionamento, segurança viária e transporte público**.**

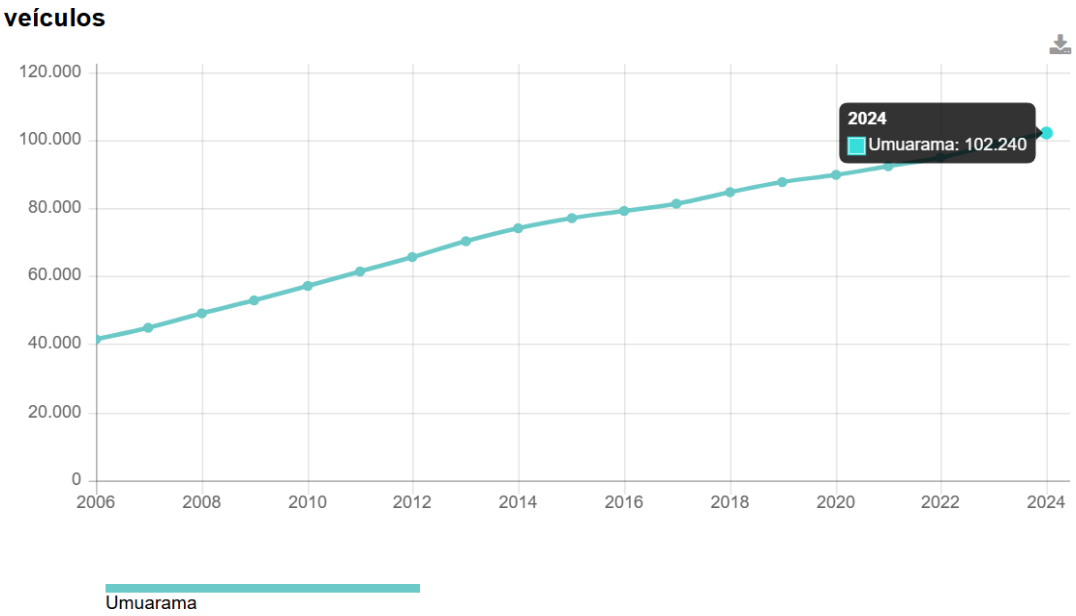


Gráfico 2:Evolução da frota de veículos em Umuarama
Fonte: IBGE



Gráfico 3:Estatísticas de trânsito – sinistros e óbitos
Fonte: Prefeitura de Umuarama

1.6 ACESSOS

Umuarama possui acessos rodoviários estratégicos que asseguram sua integração com a malha regional e estadual. As rodovias PR-323, PR-482, PR-580 e PR-489 estruturam os fluxos de pessoas, mercadorias e serviços, conectando o município a Cruzeiro do Oeste, Cianorte, Goioerê, Altônia, Perobal e demais cidades do Noroeste e Centro-Ocidental do Paraná.

A configuração desses acessos reforça a função regional do município, concentrando fluxos de entrada e saída especialmente nos horários de pico. Essa dinâmica demanda atenção à hierarquia viária, sinalização, segurança no trânsito e integração com o transporte coletivo.

A leitura dos principais eixos rodoviários também auxilia na compreensão dos deslocamentos intermunicipais e da relação entre o terminal, a rodoviária, o shopping e as áreas de expansão urbana.



Figura 3: Mapa acessos Umuarama
Fonte: Google maps

1.7 POLOS GERADORES DE VIAGEM

Os polos geradores de viagem de Umuarama estão associados principalmente às atividades de comércio, serviços, educação, saúde, equipamentos religiosos e órgãos públicos. Esses usos concentram deslocamentos diários e influenciam diretamente os padrões de mobilidade urbana.

A presença de hospitais, escolas, universidades, centros administrativos e áreas comerciais intensifica a circulação de pedestres, veículos particulares, transporte coletivo e serviços. Por isso, a leitura desses polos é fundamental para orientar propostas de mobilidade, circulação, segurança viária e priorização de intervenções urbanas.

Síntese: os dados analisados indicam que Umuarama combina crescimento populacional, forte função regional, frota elevada e concentração de equipamentos urbanos. Esses fatores reforçam a necessidade de planejamento integrado entre uso do solo, transporte público, sistema viário e segurança no trânsito.

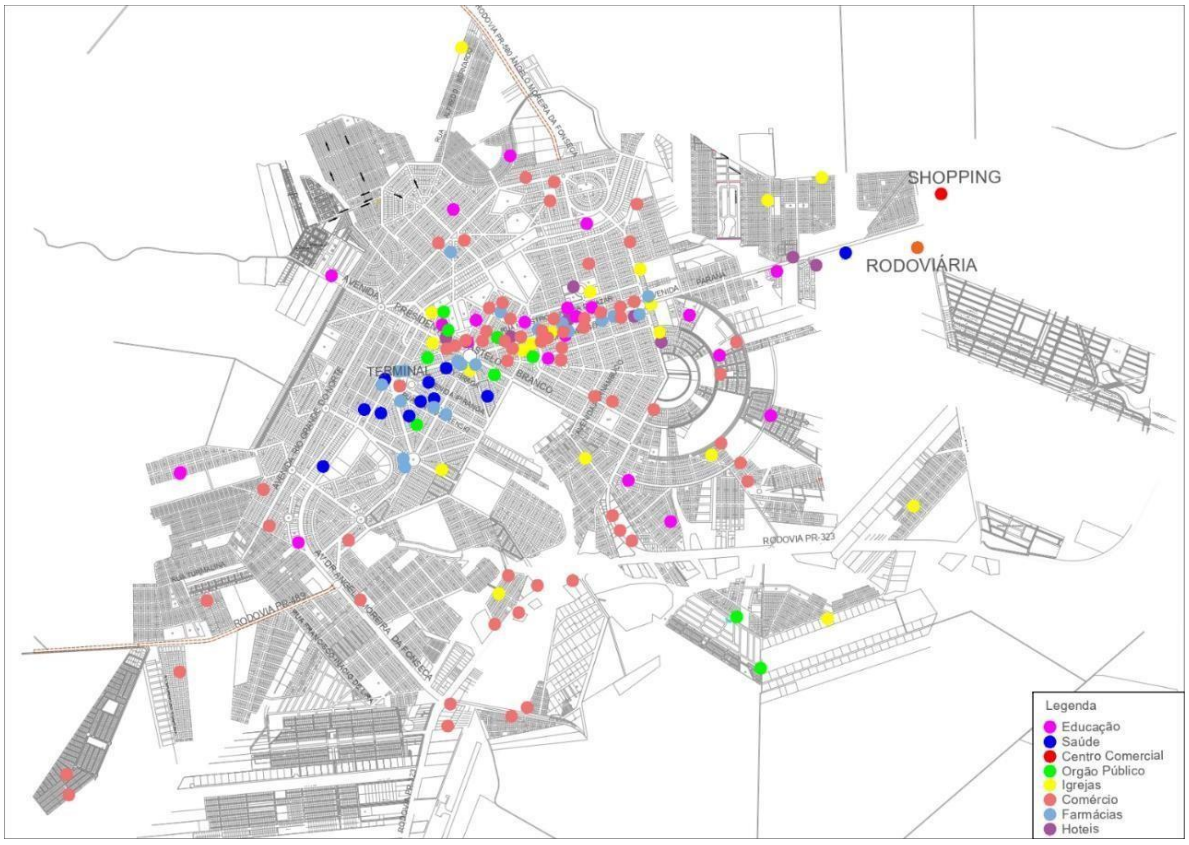


Figura 4: Mapa dos polos geradores de viagem.
Fonte: AGKF Serviços de Engenharia S/S.

2. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

O Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros atual é composto por 14 linhas radiais com frota operacional de 21 veículos convencionais e micros.

O Sistema tem demanda média de passageiros equivalentes dia útil de 4.218 e passageiros total dia útil de 7.243 com média de 4.341 quilômetros/ dia útil.

A tarifa praticada atualmente é de R$ 4,00.

O serviço de transporte coletivo público é realizado pela empresa Viação Umuarama Ltda, atuante desde o contrato de 2004. A contratação da empresa ocorreu em caráter emergencial, com duração de 6 meses, sendo posteriormente prorrogada até junho de 2026.

Ao todo, são ofertadas 14 linhas, sendo 13 linhas municipais e 1 linha distrital. As viagens ocorrem de segunda a sexta-feira, nos períodos matutino, vespertino e noturno. Aos sábados, as linhas operam apenas no período matutino, e aos domingos não ocorrem viagens em razão da baixa demanda.

O Projeto Básico deste processo licitatório tem como objetivo específico regularizar a prestação do serviço sob os aspectos da Regulação, da Qualificação dos prestadores do serviço (operação, tecnologia e equipamentos) e da integração total do município para a melhoria social, econômica e financeira da população, cujos requisitos básicos estão descritos neste Anexo.

2.1 Caracterização da Rede Atual

A rede de transportes de Umuarama

A análise da situação dos serviços de Transporte Coletivos Urbanos de Umuarama, nos últimos 10 anos, deve ser feita dentro de um contexto nacional considerando que o setor de serviços de transporte coletivo urbano vem, nacionalmente, sofrendo perdas de produtividade expressivas por fatores sociais e econômicos que transcendem a governabilidade dos municípios.

O transporte público coletivo de Umuarama passou por esse dramático processo vivenciado em todo país e agravado significativamente pela pandemia da Covid-19, que escancarou de maneira mais explícita a crise que o setor de transportes já vivia no país há cerca de uma década.

Esse longo período de pandemia causou um profundo impacto nos sistemas de transporte público de todo o mundo, em especial no Brasil, resultado de seu modelo de financiamento inadequado. A drástica queda na demanda de passageiros, resultado das necessárias medidas de distanciamento social, levou as empresas operadoras a uma profunda crise que evidenciou a falência do modelo em vigor, no qual o serviço é basicamente remunerado pelo passageiro pagante.

Assim como em todo país, antes mesmo do impacto mais expressivo de queda de demanda, consequência da pandemia, o sistema de transporte coletivo de Umuarama já demonstrava sinais de que poderia haver consequências graves, implicações

oriundas da: (i) a situação econômica do país; (ii) a presença de transportes clandestinos; (iii) crescimento exagerado dos transportes por aplicativo; (iv) e o aumento expressivo do grau de motorização individual da população; (v) aumento dos insumos que compõe os custos do transporte, acima da inflação.

3. SITUAÇÃO E DIAGNOSTICO

3.1 GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

Delimitado pela Lei Complementar Municipal N°493/2022 o órgão de gestão da mobilidade, A SESTRAM possui as atribuições de gerir, planejar, regulamentar e fiscalizar o serviço público de transporte coletivo Urbano de passageiros em Umuarama, bem como outras atribuições relativas ao transporte público conferidas por meio de convênios de cooperação técnica e administrativa.

SESTRAM – ORGÃO DE GESTÃO

A **Secretaria de Segurança, Trânsito e Mobilidade Urbana (SESTRAM)** é órgão integrante da Administração Direta do Município de Umuarama, responsável pelo planejamento, coordenação, gestão e execução das políticas públicas de segurança, trânsito, transporte urbano e mobilidade urbana, nos termos da legislação federal e municipal aplicável.

A **SESTRAM** atua como órgão executivo municipal de trânsito e gestor do transporte urbano, exercendo as competências previstas no **Código de Trânsito Brasileiro** (Lei Federal nº 9.503/1997), com integração do Município ao **Sistema Nacional de Trânsito – SNT,** bem como observando as diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

A **SESTRAM** desenvolve ações voltadas à engenharia de tráfego, fiscalização e operação do trânsito, gestão do transporte coletivo e individual, controle do estacionamento público, administração de terminais urbanos e rodoviários e promoção permanente da educação para o trânsito, com foco na segurança viária.

ESTRUTURA ADMINISTRATIVA

A **SESTRAM** possui a seguinte estrutura administrativa, organizada de forma a assegurar a adequada execução de suas competências institucionais:

a) Gabinete do Secretário;

b) Diretoria da Guarda Municipal, responsável pelo planejamento, coordenação e supervisão das atividades de segurança pública municipal, proteção de bens, serviços e instalações, bem como pelo apoio às ações de trânsito e mobilidade, nos termos da legislação vigente;

c) Diretoria de Trânsito, incumbida da gestão técnica e operacional do trânsito e da mobilidade urbana, compreendendo as seguintes divisões:

1) Divisão de Engenharia de Trânsito, responsável pelo planejamento, implantação e manutenção da sinalização viária, estudos técnicos de tráfego, projetos de circulação e medidas de segurança viária;

2) Divisão de Fiscalização e Mobilidade Urbana, encarregada das atividades de fiscalização de trânsito, operação do tráfego, ordenamento da circulação, apoio à mobilidade urbana e cumprimento das normas do Código de Trânsito Brasileiro;

3) Divisão de Transporte, responsável pela gestão, regulação e fiscalização dos serviços de transporte urbano coletivo e individual, bem como pelo acompanhamento dos contratos e autorizações pertinentes;

4) Divisão de Terminais Urbanos e Rodoviários, incumbida da administração, operação, fiscalização e manutenção dos terminais urbanos e rodoviários sob responsabilidade do Município.

QUADRO DE PESSOAL DA SESTRAM

O quadro de pessoal da **SESTRAM** é composto por 34 (trinta e quatro) servidores, distribuídos entre servidores efetivos, agentes de trânsito e cargos comissionados.

CONTRATOS SOB GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DA SESTRAM

Atualmente, encontram-se sob a gestão e fiscalização da **SESTRAM,** dentre outros, os seguintes contratos e instrumentos congêneres:

a) **Contratos de fornecimento e disponibilização de sistemas informatizados**;
b) **Contratos de implantação, operação e manutenção de equipamentos de fiscalização de trânsito**;
c) **Contratos relacionados à sinalização viária**;
d) **Contrato de operação, gestão e controle do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago,** compreendendo a administração do sistema, o controle das vagas, a fiscalização do uso regular dos espaços públicos, a gestão dos meios de pagamento, o suporte aos usuários e o acompanhamento da execução contratual, em conformidade com a legislação municipal e com as normas de trânsito aplicáveis;

EQUIPAMENTOS E ESTRUTURA OPERACIONAL DISPONÍVEL

A **SESTRAM** dispõe de estrutura operacional e equipamentos compatíveis com as atividades administrativas, técnicas e operacionais desenvolvidas, compreendendo, de forma geral:

a) **Veículos oficiais**
b) **Equipamentos de fiscalização e controle de trânsito; 3 veículos de fiscalização**
c) **Equipamentos de sinalização viária**;
d) **Equipamentos de informática e tecnologia da informação**;
e) **Estrutura física administrativa.**

.

3.2 DADOS OPERACIONAIS

Quadro operacional linhas Urbanas de Umuarama

Linhas Urbanas		TIPO DE VEICULO	EXTENSÃO (IDA + VOLTA)/km	FROTA CONVENCIONAL	FROTA MICRO-ÔNIBUS	FROTA TOTAL	TEMPO DE VIAGEM HORA PICO (minutos)	VELOCIDADE (km/h)	INTERVALO NA HORA PICO	VIAGENS DIA ÚTIL	KM DIA ÚTIL	PASSAGEIROS DIA ÚTIL	PASSAGEIRO EQUIVALENTE DIA ÚTIL	PASSAG / VIAGEM	IPK PASSAG / KM	IPK PASSAG / KM	PASSAGEIRO S/ VEICULO/DIA	KM/ VEICULO/ DIA
Numero	nome																	
01	Aeroporto	Convencional	14,72	2,00	0,0	2,0	40,0	22,1	20	25,0	368	727	468	29,1	2,0	1,3	363,50	184
015	Alto da Parana	Convencional	16,30	1,00	0,0	1,0	60,0	16,3	60	5,0	82	340	230	68,0	4,2	2,8	340,00	82
025	Dom Pedro - São Cristovão	Convencional	30,93	2,00	1,0	3,0	110,0	16,9	37	30,0	928	882	499	29,4	1,0	0,5	294,00	309
018	Guarani	Micro-ônibus	19,49	1,00	1,0	2,0	60,0	19,5	30	20,0	390	303	164	15,2	0,8	0,4	151,50	195
024	IFPR	Convencional	13,89	1	0	1,0	40,0	20,8	40	3,0	42	43	23	14,3	1,0	0,5	43,00	42
007	Industrial	Convencional	13,21	1	1,0	2,0	40,0	19,8	20	8,0	106	314	166	39,3	3,0	1,6	157,00	53
008	Jabuticabeiras	Convencional	15,65	2	0,0	2,0	50,0	18,8	25	36,0	563	1055	551	29,3	1,9	1,0	527,50	282
002	JD.Cruzeiro	Convencional	13,45	1	1,0	2,0	50,0	16,1	25	14,0	188	710	380	50,7	3,8	2,0	355,00	94
021	Levo Alimentos	Convencional	13,77	1	0	1,0	30,0	27,5	30	3,0	41	410	317	136,7	9,9	7,7	410,00	41
010	Lovat	Convencional	29,74	1,00	0,0	1,0	60,0	29,7	60	8,0	238	290	215	36,3	1,2	0,9	290,00	238
011	Ouro Branco - Sol Nascente	Convencional	20,89	2,00	1,0	3,0	80,0	15,7	27	32,0	668	1004	536	31,4	1,5	0,8	334,67	223
016	Sonho meu	Convencional	13,68	2,00	0,0	2,0	40,0	20,5	20	32,0	438	800	448	25,0	1,8	1,0	400,00	219
013	Tarumã	Convencional	9,42	1,00	0,0	1,0	60,0	9,4	60	13,5	127	293	167	21,7	2,3	1,4	293,00	127
023	UEM	Convencional	24,99	1	0	1,0	80,0	18,7	80	6,5	162	72	56	11,1	0,4	0,3	72,00	162
SUB-TOTAL- LINHAS				16,00	5	21				236,0	4.341,3	7.243,0	4.218,4	30,7	1,7	1,0	344,9	206,7
	Reserva	Convencional e Micro-ônibus		2,00	1,0	3,0												
TOTAL				18	6	24				236,0	4.341,3	7.243,0	4.218,4	30,7	1,7	1,0	344,9	206,7

Figura 5– Quadro Operacional
Fonte: SESTRAM - Prefeitura de Umuarama 2026

A frota do sistema de transporte público coletivo de Umuarama totaliza 24 veículos, sendo 21 operantes e 03 reservas. A frota atual em operação apresenta idade média alta, 8,5 anos e não dispõe de ar-condicionado ou outro tipo de equipamento além do sistema de bilhetagem.

Não é realizado o controle de demanda de passageiros, viagens e quilometragem por meios próprios, sendo utilizado o sistema de bilhetagem da viação Umuarama com acesso aos dados operacionais pela SESTRAM

A Figura 6 apresentado a seguir, mostra a rede atual de linhas do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus de Umuarama.



Figura 6- Linhas do Sistema de Transporte Urbano - SITUAÇÃO
Fonte; SESTRAM - Prefeitura de Umuarama 2026

Linhas Urbanas		TEMPO DE VIAGEM HORA PICO (minutos)	VELOCIDADE (km/h)	INTERVALO NA HORA PICO
Numero	nome			
01	Aeroporto	40,0	22,10	20
015	Alto da Parana	60,0	16,30	60
025	Dom Pedro - São Cristovão	110,0	16,90	37,00
018	Guarani	60,0	19,50	30,00
024	IFPR	40,0	20,80	40,00
007	Industrial	40,0	19,80	20,00
008	Jabuticabeiras	50,0	18,80	25,00
002	JD Cruzeiro	50,0	16,10	25,00
021	Levo Alimentos	30,0	27,50	30,00
010	Lovat	60,0	29,70	60,00
011	Ouro Branco - Sol Nascente	80,0	15,70	27,00
016	Sonho meu	40,0	20,50	20,00
013	Tarumã	60,0	9,40	60,00
023	UEM	80,0	18,70	80,00

Quadro 5 – Quadro Operacional - tempo de viagem, velocidade e intervalo
Fonte: SESTRAM - Prefeitura de Umuarama 2026

3.3 TERMINAL CENTRAL

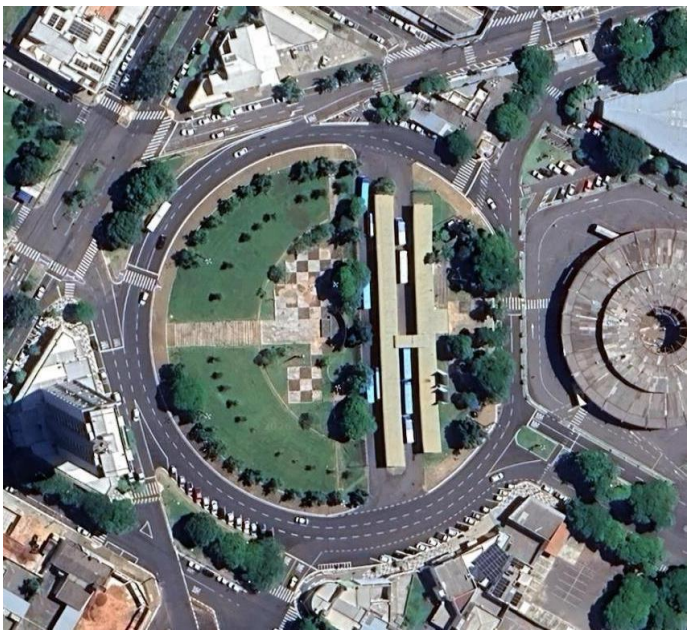


Figura 7– Foto Terminal Urbano Central
fonte: Google Maps

O Terminal Central, onde atualmente operam todas as linhas urbanas, encontra-se em, mas condições de operação, com deficiências em termos de capacidade, conforto e segurança, principalmente pelo modelo adotado de terminal aberto, onde o acesso de pessoas é livre, provocando problemas de insegurança e vandalismo. O Terminal não dispõe de área de expansão, as instalações sanitárias estão comprometidas, bem como as estruturas de cobertura. A idade do Terminal, inaugurado em 1992 colabora para a situação em que se encontra, devido a manutenção insuficiente realizada ou reforma necessária das instalações não realizada.

3.4 COMPARATIVO DE INDICADORES - 2019 E 2025

O quadro comparativo abaixo demonstra a situação dos indicadores de oferta e demanda entre os anos de 2019 e 2025, com base no mês de janeiro, onde se observa a grande redução da oferta e da demanda ocorrida no período.

Quadro comparativo por Indicador				
Indicador	**Jan/2019**	**% 2019**	**Jan/2025**	**% 2025**
Viagens	9151	-	5829	-
Frota	29	-	23	-
Comum	14244	6,72%	12788	10,24%
Escolar	10	0,00%	2089	1,67%
Gratuitos	64454	30,43%	30968	24,80%
Integ.	21379	10,09%	14772	11,83%
Pag/Cartão	0	0,00%	0	0,00%
Pagantes(dinheiro)	63699	30,07%	25837	20,69%
VT	48060	22,69%	38407	30,76%
Total	**211846**	**100,00%**	**124861**	**100,00%**
Equivalente	126.008,00	-	78.584,43	-

Quadro 6– Quadro do comparativo operacional por INDICADOR de 2019 e 2025
Fonte: Prefeitura de Umuarama

3.5 LEGISLAÇÃO EXISTENTE

O quadro abaixo apresenta a relação de leis e decretos relativos ao transporte e mobilidade

Data	Nome
19/06/2017	código de obras de umuarama - pr
17/09/2025	decreto 269-2025 - regulamento estacionamento rotativo
03/10/2022	decreto 296-2022 - tarifa
12/05/1999	lei 2198-1999 - sistema municipal de transporte coletivo
17/09/2018	lei 4308-2018 - veiculação dos horários das linhas de transporte
28/12/2020	lei 4457-2020 - idade média da frota
17/09/2025	lei 4887-2025 - instituição do sistema de estacionamento rotativo
19/06/2017	lei complementar 436-2017 - código de obras
07/05/2018	lei complementar 445-2018 - plano diretor de umuarama
28/12/2020	lei-complementar-483-2020-umuarama-pr-consolidada-[07-06-2023]
28/12/2020	lei-complementar-484-2020-umuarama-pr.
10/10/1995	lei-ordinaria-1947-1995-umuarama-pr
11/12/1995	lei-ordinaria-1954-1995-umuarama-pr-consolidada-[04-04-2008]
18/12/2013	lei-ordinaria-4011-2013-umuarama-pr-consolidada-[21-06-2022]
27/08/2018	lei-ordinaria-4302-2018-umuarama-pr
17/09/2018	lei-ordinaria-4308-2018-umuarama-pr
24/04/2019	lei-ordinaria-4355-2019-umuarama-pr
19/08/2019	lei-ordinaria-4382-2019-umuarama-pr
09/09/2019	lei-ordinaria-4391-2019-umuarama-pr
23/10/2019	lei-ordinaria-4405-2019-umuarama-pr
28/10/2021	lei-ordinaria-4498-2021-umuarama-pr
13/09/2022	lei-ordinaria-4572-2022-umuarama-pr
28/09/2022	lei-ordinaria-4590-2022-umuarama-pr
20/09/2023	lei-ordinaria-4699-2023-umuarama-pr
08/12/2023	lei-ordinaria-4716-2023-umuarama-pr
29/08/1991	ord-1545-1991-umuarama-pr
26/12/1972	ord-37-1972-umuarama-pr
08/07/2014	ord-4039-2014-umuarama-pr
08/01/2015	ord-4052-2015-umuarama-pr

Mais recente e também relevante, a Lei N° 4971 de 2026 estabelece as normas para o fundo de transporte coletivo público municipal – FTCP e altera as Leis Municipais n. º 4.572/2022 e n.°4.699/2023, e dá outras providências.

Quadro 7: Quadro com a relação da legislação existente
Fonte: Prefeitura de Umuarama 2026

3.6 Aspectos operacionais do atual sistema

produtividade

A produtividade, refletido no índice de passageiros por quilometro se manteve estável no comparativo dos últimos anos, considerando a queda de demanda de passageiros que foi constante nos últimos anos. A adequação da oferta à demanda foi realizada, para evitar aumentos de custo do sistema, de tarifas e/ou subsídios.

No comparativo 2022-2025; 5 linhas tiveram redução dos indicadores; 6 linhas tiveram aumento dos indicadores. O índice de produtividade – IPK – se manteve sem alteração.

Propõe-se a melhoria da oferta de frota e viagens buscando a recuperação gradual da demanda de passageiros perdida nos últimos anos, desde a pandemia de 2019.

Velocidade média e tempo de viagem

Comparando a situação atual com o Estudo TTC de 2022, nenhuma linha teve redução da velocidade média, embora apresentem velocidades médias baixas;

Porém as velocidades médias das linhas podem ser melhoradas com a proposta de um conjunto de medidas de circulação nas vias dos itinerários nos bairros.

Na área central, medidas de priorização da circulação do transporte coletivo são propostas, principalmente a implantação de faixas exclusivas ou preferenciais no médio prazo, em função dos problemas ali encontrados, que serão agravados futuramente; **estacionamentos nos 2 lados das vias**, semáforos sem sincronismo, **filas duplas**, operações **de carga e descarga** em horários de pico, são fatores complementares deverão ser considerados por parte da fiscalização de trânsito.

O problema maior se encontra nas vias de bairros constantes nos itinerários das linhas de ônibus.

Serão necessárias medidas de redução dos obstáculos de circulação, tais como; existência de vias estreitas, de sentido duplo de tráfego, com veículos estacionados dos 2 lados da via e nos pontos de parada, caminhões de grande porte estacionados, esquinas com raio de giro insuficiente para a conversão dos ônibus, etc.

As alternativas que se apresentam são; a racionalização da rede de linhas de transporte coletivo urbano evitando as vias de circulação mais crítica, a implantação de sentido único de tráfego e/ou a sinalização de proibição de estacionamento nas vias de bairros.

Intervalos de horários

No quadro operacional do diagnostico, observa-se a condição atual dos intervalos entre horários das linhas, que apresenta a seguinte situação; Intervalos até 30 minutos; 8 linhas. Intervalos acima de 30 minutos; 6 linhas

Com a utilização dos 28 veículos da frota pública propõe-se a melhoria dos intervalos das linhas com maior demanda de passageiros e nas linhas com maior perda de demanda nos últimos anos, visando melhorar a atratividade do sistema de transporte.

Lombadas

O diagnóstico aponta que a quantidade de lombadas implantadas nos itinerários das linhas de ônibus é excessiva.

Propõe-se a eliminação das lombadas nas linhas de ônibus que não atendam os requisitos da legislação referente a colocação de lombadas - **Resolução nº 336/Contran**, respeitando os **critérios técnicos** e de **segurança** além da **Resolução nº. 600,** que estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulação transversal (lombada física) em vias públicas.

Demanda de passageiros

O diagnóstico apresenta comparativo da situação da demanda de passageiros entre o ano de 2019, pré-pandemia e 2025. A queda de demanda total, incluídos os passageiros gratuitos é da ordem de 41%. Em termos de passageiros equivalentes a queda foi de 37%. Foram **mais críticas** as quedas das linhas 002, 008, 013 e 006.

Propõe-se a melhoria da oferta de frota e viagens nas linhas que apresentaram as maiores quedas de demanda.

Com base nas informações disponíveis, estima-se que aproximadamente 2,4% da população utilize diariamente o transporte coletivo em Umuarama. Adotando-se a premissa de 2 viagens por passageiro ao dia, chega-se a cerca de 2.838 usuários diários do sistema. Ou seja, somente **cerca de 3% da população** residente utiliza diariamente o transporte coletivo por ônibus em Umuarama. Percentual bastante baixo, considerando as distâncias entre os bairros e a área central, bem como o porte do município.

Pelos dados secundários do censo 2022/ IBGE, **apenas 5,5% da população** se desloca a trabalho e estudo **por meio de ônibus**, sendo que 48,43% de deslocam em automóveis e 26,89% por motocicletas.

A alta taxa de motorização também contribui para a baixa utilização do sistema de transporte coletivo; **taxa de 0,85 veículos por habitante**, um índice bastante alto para uma cidade de porte médio.

O gráfico abaixo, apresentado no diagnóstico mostra a tendência da mobilidade em Umuarama comparando o transporte coletivo com o transporte individual; enquanto a frota total de veículos cresce cerca de 21% de 20219 a 2024, a demanda de passageiros mensal no mesmo período recua 41%.

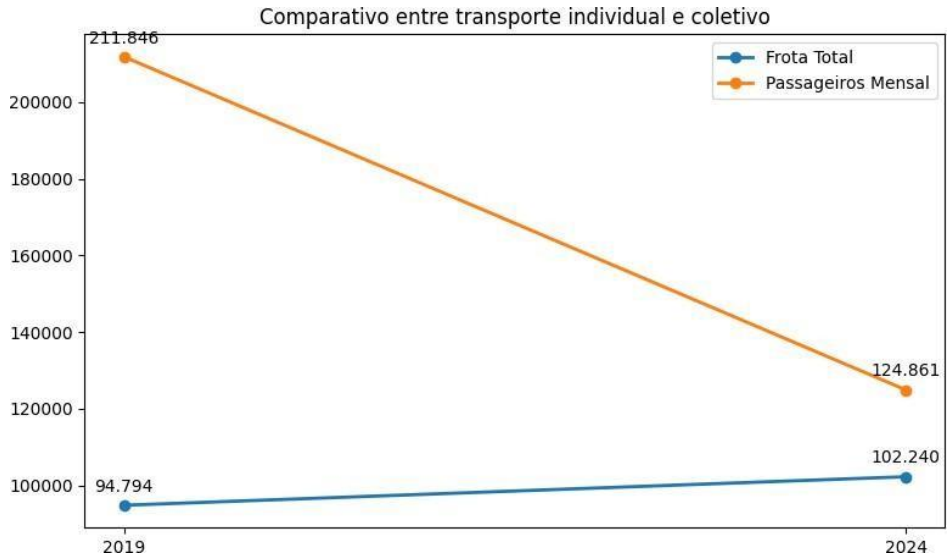


Gráfico 4– Comparativo de frota total de Veículos x passageiros/ mês do Transporte Coletivo de 2019 x 2024
Fonte: Detran-PR e Prefeitura de Umuarama (2019/ 2024)

Estes dados apontam um constante avanço do transporte individual e uma forte retração do transporte coletivo nos últimos anos.

Se não houver ações no sentido de melhoria da oferta (frota e viagens), conforto (ônibus e pontos de parada), tempos de viagem (velocidade média) e manutenção do nível de tarifa atual, a situação do sistema ruma para a quase extinção do sistema de transporte coletivo nos próximos anos.

O fator tarifa não pode ser considerado na baixa utilização do transporte coletivo; a tarifa de R$ 4,00 vem sendo mantida desde o ano de 2017.

A tarifa empregada no sistema é de R$ 4,00 e de R$ 2,00 para estudantes, sendo gratuita para pessoas idosas, conforme estabelecido por lei, e para pessoas com deficiência (lei municipal nº 13.146/2015) e acompanhantes (Lei 4405/2019), além de carteiros.

As de maior incidência são o **VT, 25,2%** e **gratuitos, 24,3%**, seguidos de pagantes em dinheiro, 18,3%, integração temporal, 12,2%, e comum com cartão, 11,4%.

Observa-se a alta incidência de gratuitos e dos pagantes em dinheiro.

São necessárias propostas para eliminar dinheiro em espécie, estabelecendo tarifa de R$ 5,00 para pagamento em dinheiro e um controle efetivo da utilização do passe do idoso, com o mecanismo de reconhecimento facial no sistema de bilhetagem eletrônica contratada pela Prefeitura de Umuarama.

Os números relativos à população acima de 65 anos (e os que tem direito à gratuidade) e utilizam o transporte coletivo (24,8%), são bem superiores aos relativos à participação deste segmento da população de acordo com os dados do IBGE (12,04%). Estas diferenças indicam uma grande possibilidade de evasão de receita de tarifas, com a utilização indevida de passe gratuito por parte de passageiros que não se enquadram nesta faixa etária.

O sistema de bilhetagem permite a integração temporal pelo período de até 45 minutos embora apenas 12% dos passageiros utilizem a integração temporal. A integração temporal deve ser mantida e podendo ser utilizada em qualquer ponto de parada, visando melhorar a atratividade do sistema de transporte coletivo.

A atratividade do sistema de transporte coletivo se mede pelo nível de oferta, representado pela frota operante (quantidade e qualidade da frota, viagens e quilômetros percorridos), que se reflete nos horários oferecidos e intervalos de viagens, considerando que atualmente, segundo pesquisas de órgãos do setor de transporte nacionais, os **passageiros priorizam a oferta de viagens e o tempo de viagem** na escolha do modal, acima de outros fatores como tarifas.

4. O Processo de planejamento da operação proposta

O planejamento operacional compreende o redimensionamento periódico da oferta de viagens em uma determinada linha, tipo de dia (dia útil, sábado ou domingo) ou durante um período do dia, para o atendimento de alteração na demanda de passageiros ou de qualquer outro parâmetro operacional, que assim o justifique, observando sempre a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro da Concessão.

O dimensionamento da oferta de viagens depende basicamente dos seguintes elementos:

Da quantidade de passageiros transportados por unidade de tempo, no trecho de maior carregamento do trajeto da linha, cuja obtenção depende da realização de pesquisas de campo e dados estatísticos de passageiros transportados e localização dos veículos ao longo dos seus trajetos.

Da capacidade de transporte do veículo utilizado, que é função do tipo de ônibus especificado para a linha;

Do padrão de ocupação máxima do veículo (quantidade média de passageiros em pé por viagem), no trecho de maior carregamento da linha, considerado aceitável para SIT, que varia conforme o período do dia e o dia tipo;

Do intervalo máximo, ou seja, o maior intervalo entre viagens, admitido para o SIT, que, por sua vez, depende do tipo de linha e do atendimento ofertado; e

Da análise do impacto da alteração proposta nos custos operacionais gerais da Concessionária e, consequentemente, na viabilidade econômica da Concessão.

Metodologia

O cálculo da oferta de viagens deve ser realizado mediante a seguinte fórmula:

$$Nv = \frac{Dm}{Fr \times C}$$

Onde:

Nv = quantidade de viagens na unidade de tempo definida para o cálculo (normalmente uma hora), calculada para o período horário e dia tipo para o qual está se realizando o cálculo;

Dm = quantidade de passageiros transportados na unidade de tempo definida para o cálculo em todo o trajeto da linha, no período horário e dia tipo para o qual está se realizando o cálculo, por sentido de operação, ou no ciclo fechado, compatível com a forma como foi considerado o fator de renovação;

Fr = fator de renovação característico da linha para o período horário ou faixa horária em que se está se realizando o cálculo, por sentido de operação ou no ciclo fechado, compatível com a forma como foi considerada a demanda;

C = capacidade do veículo empregado na linha.

O fator de renovação (Fr) deverá ser obtido através de pesquisas sobe e desce e corresponde ao quociente entre a quantidade de passageiros transportados na(s) viagem(ns) e a máxima ocupação (máxima quantidade de passageiros observado no veículo), devendo ser apurado por linha, sentido de operação, dia tipo e faixa horária, admitindo-se a interpolação de valores para faixas horárias não pesquisadas.

A capacidade do veículo é o resultado da soma da quantidade de assentos disponíveis e do produto da área útil disponível para passageiros em pé por uma densidade máxima aceitável expressa em passageiros em pé/m².

Calculada a quantidade de viagens, determina-se o intervalo mínimo, mediante o quociente entre a duração do período para o qual está se realizando o cálculo e a quantidade de viagens necessárias, isto é:

$$Int = \frac{Td}{Nv}$$

Onde:

Int = intervalo em minutos entre viagens para o período horário e dia tipo para o qual está se realizando o cálculo;

Td = duração, em minutos, do período horário para o qual está se realizando o cálculo;

Nv = quantidade de viagens na unidade de tempo definida para o cálculo, normalmente uma hora, calculada para o período horário e dia tipo para o qual está se realizando o cálculo;

Parâmetros para dimensionamento

Para a realização dos cálculos acima definidos foram empregados os parâmetros de conforto, dados pelas densidades máximas (passageiros em pé por metro quadrado) e de oferta (intervalos máximos admitidos por tipo de dia e por período).

No nível de serviço, foi aplicado o padrão de 6,0 passageiros em pé por metro quadrado, podendo no máximo atingir 6,5 passageiros em pé por metro quadrado, no trecho de máximo carregamento da hora pico.

Tipo de dia	Período	Base para os cálculos	Máximo admissível
Útil	Picos manhã, almoço e tarde	6,0	6,5
	Demais horários	4,0	5,0
Sábado	Pico da manhã e almoço	6,0	6,5
	Demais horários	4,0	5,0
Domingo	Todos os horários	4,0	5,0

Quadro 8: Densidade máxima aceitável (em pass. em pé/m²)

Pass. em pé/m²	Nível	Conceito	Micro-ônibus	Midiônibus	Básico	Padron	Articulado
0,00	A	Lotação de bancos ou menos	20	25	35	32	37
1,50	B	Lotação de bancos + 25% em pé	24	32	45	45	55
3,00	C	Lotação de bancos + 50% em pé	28	40	55	59	73
4,50	D	Lotação de bancos + 75% em pé	31	47	64	72	91
6,00	E	Lotação de bancos + 100% em pé	35	54	74	85	110
7,20	F	Lotação de bancos + 120% em pé	38	60	82	96	124
8,62	F+	Superior a 120% em pé	42	67	91	109	142

Quadro 9: Faixas de nível de serviço (por tipo de veículo)

Em relação aos intervalos máximos admissíveis, são avaliadas as características de cada linha, em termos de sua função na rede, da sua inserção urbana, e da distribuição da demanda ao longo dos períodos do dia. A Tabela a seguir apresenta uma referência para os intervalos admissíveis para cada período, em linhas de operação contínua. Linhas de operação parcial ou com oferta discreta deverão ter o tratamento específico dos seus horários em função das necessidades particulares do atendimento.

Intervalo Máximo Período	Faixas Horárias	Dias úteis	Sábados	Domingos
PM (Pico Manhã)	Das 5:00 às 7:59	60	60	80
EPM (Entre Pico Manhã)	Das 8:00 às 11:59	70	70	80
PA (Pico Almoço)	Das 12:00 às 13:59	60	60	80
EPT (Entre Pico Tarde)	Das 14:00 às 16:59	60	70	80
PT (Pico Tarde)	Das 17:00 às 19:59	60	70	80
Noite	Das 20:00 às 23:59	70	70	80
Madrugada	Das 24:00 às 04:59	80	80	90

Quadro 10:Intervalos máximos admitidos (por tipo de dia e período)

Garantir o atendimento das viagens e intervalos definidos, nos parâmetros adotados em relação ao nível de serviço, passa pela definição da frota necessária, cujo cálculo deve ser realizado em função do tempo de ciclo, que poderá ser maior ou menor a uma hora (60 minutos).

No caso de linhas com tempo de ciclo igual ou inferior a 60 minutos aplicar-se-á a seguinte fórmula:

$$Fcalc = \frac{TC}{Int_{adot}}$$

Onde:

Fcalc = Frota Calculada

Tc = Tempo de ciclo

Int adot = Intervalo adotado

No caso de linhas fórmula:

$$Fcalc = ViagHP + \left(\frac{TC - 60}{Int_{adot}\, 2º\, Faixa} \right)$$

Onde:

Com tempo de ciclo superior a 60 minutos

aplicar-se-á a seguinte

ViagHP = são as viagens adotadas para a hora pico; e

Int_{adot}*2ºFaixa* = é o intervalo estimado para a hora seguinte a hora pico.

Para um dimensionamento mais adequado da frota, foi adotado um ajuste para a segunda faixa horária, a saber, considera-se que, nos casos de linhas com tempo de ciclo superior a 60 minutos, o número de viagens na segunda faixa horária do pico é menor, não sendo necessário o dimensionamento do número de partidas da hora crítica para todo o período de ciclo.

5. Rede de transporte que compõe o projeto básico da concessão

O sistema foi organizado da forma mais racional possível, evitando a superposição desnecessária de linhas e buscando a máxima integração e complementaridade entre elas.

5.1 composição da rede

A **rede de transporte coletivo proposta** é composta por 20 linhas, sendo todas linhas radiais.

E previsto para operar 20 ônibus/ hora nas faixas exclusivas propostas, a médio prazo, 14 das 20 linhas propostas, no modelo radial, com retorno direto do Terminal Central.

E proposta a quilometragem de 101.272 mil quilômetros / “mês padrão”.

“Mês/padrão” refere-se aos meses sem a ocorrência de férias escolares.

É proposta a operação de 21 ônibus padron de 12 metros e 3 portas, além de 7 micro-ônibus, todos da frota pública, na rede de linhas proposta, além de 3 (três) veículos de reserva da concessionária, sendo 2 (dois) ônibus padron e 1 (um) micro/midi, equipados com o SBE.

Apresenta-se na Figura 8, o traçado do conjunto de linhas que compõe a rede de linhas urbanas e no Quadro 11 e Quadro 12, a relação das linhas com os dados operacionais propostos.

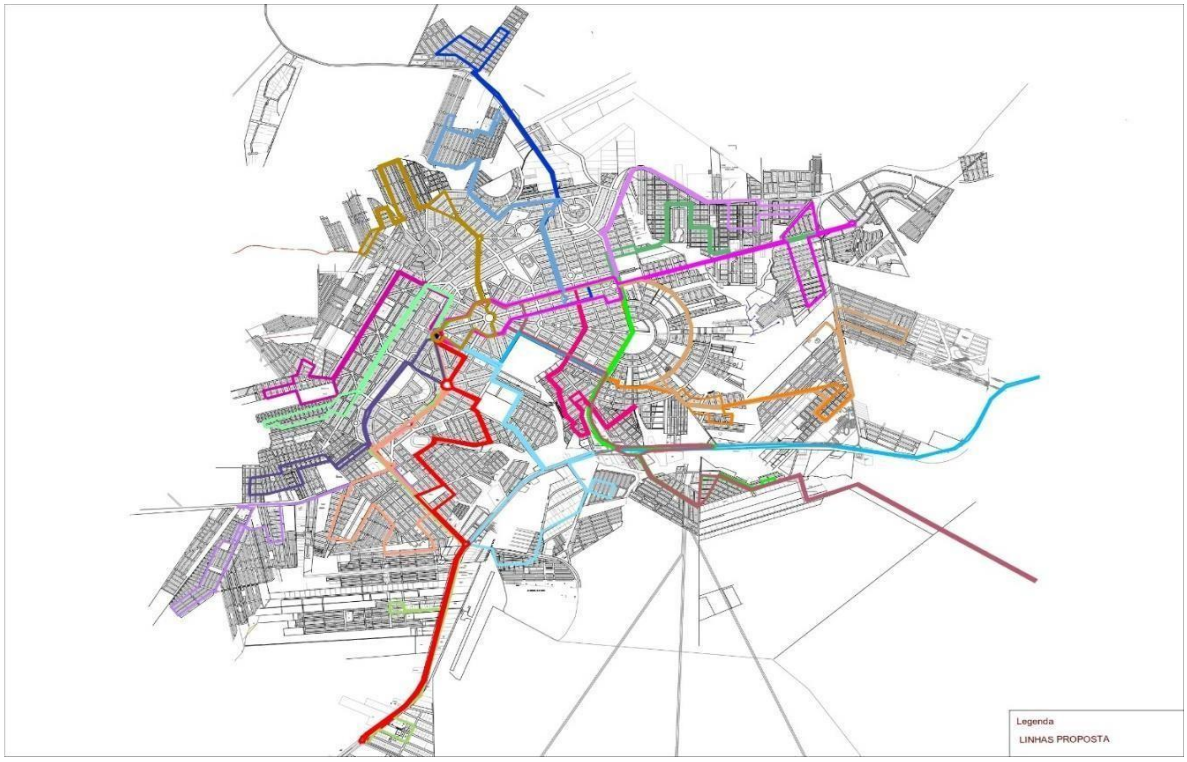


Figura 8:Mapa rede de linhas Proposta – Geral
Fonte: AGKF, 2026

PROPOSTA SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES — **TERMINAL CENTRAL**

UMUARAMA - PARANÁ — **RESUMO DADOS OPERACIONAIS - PROPOSTA - DIAS ÚTEIS**

ONIBUS PADRON				DADOS							
TIPO	Nº	nome	extensão	frota	viagens/dia	km	tempo viagem	intervalo	Velocidade	Passageiros/dia	veículo
RADIAL	1	AEROPORTO	16	2	20	320	50	25	19	2200	padron 12 metros
RADIAL	2	IFPR - LEVO	15,8	1	10	158	50	50	19	2500	padron 12 metros
RADIAL	3	UEM VIA SÃO CRISTOVÃO	25	1	5	125	60	60	25	1070	padron 12 metros
RADIAL	5	CORREGO LONGE	14,7	2	16	235	50	25	18	1070	padron 12 metros
RADIAL	6	SHOPPING	14,7	1	13	191	50	50	18	700	padron 12 metros
RADIAL	7	GUARANI	12	1	15	180	30	30	24	1000	padron 12 metros
RADIAL	8	1° MAIO	15	2	20	300	45	23	20	2200	padron 12 metros
RADIAL	10	LOVAT	29,7	1	10	297	60	60	30	900	padron 12 metros
RADIAL	12	SONHO MEU	14,1	2	20	282	40	20	21	2200	padron 12 metros
RADIAL	13	TARUMÃ J.ITALIA	10	1	25	250	30	30	20	3300	padron 12 metros
RADIAL	14	JABUTICABEIRA	13,9	2	25	348	40	20	21	2700	padron 12 metros
RADIAL	17	SÃO CRISTOVÃO	17,3	2	15	260	60	30	17	1780	padron 12 metros
RADIAL	18	OURO BRANCO	8,3	1	20	166	30	30	17	2000	padron 12 metros
RADIAL	19	SOL NASCENTE BOMFIM	16	1	8	128	50	50	19	500	padron 12 metros
RADIAL	21	JARDIM METROP PQUE BOMFIM	20,5	1	10	205	60	60	20	1310	padron 12 metros
sub-total				**21**	**232**	**3444**				**25430**	

MICRO ONIBUS				DADOS							
TIPO	Nº	nome	extensão	frota	viagens	km	tempo viagem	intervalo	Velocidade	Passageiros/dia	veículo
RADIAL	4	ALTO DA PARANA	14	2	15	210	47	24	18	1200	micro-onibus
RADIAL	15	D.PEDRO I	8,8	1	15	132	30	30	17	1200	micro-onibus
RADIAL	16	D.PEDRO II	8,2	1	15	123	30	30	17	1200	micro-onibus
RADIAL	20	INDUSTRIA	11,4	2	15	171	40	20	17	1800	micro-onibus
RADIAL	22	PANORAMA	11,8	1	12	142	40	40	18	1550	micro-onibus
sub-total				**7**	**72**	**778**				**6950**	
TOTAL				**28**	**304**	**4222**				**32380**	

Quadro 11: Quadro Resumo Operacional – Dias Ùteis
Fonte: AGKF, 2026

PROPOSTA SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES — **TERMINAL CENTRAL**

UMUARAMA - PARANÁ — **RESUMO DADOS OPERACIONAIS - PROPOSTA - SÁBADO**

ONIBUS PADRON				DADOS			
TIPO	Nº	nome	extensão	frota	viagens/Sábado	Km / Sábado	veículo
RADIAL	1	AEROPORTO	16	2	12	192	padron 12 metros
RADIAL	2	IFPR - LEVO	15,8	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	3	UEM VIA SÃO CISTOVÃO	25	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	5	CORREGO LONGE	14,7	1	6	88	padron 12 metros
RADIAL	6	SHOPPING	14,7	1	12	176	padron 12 metros
RADIAL	7	GUARANI	12	1	8	96	padron 12 metros
RADIAL	8	1° MAIO	15	1	6	90	padron 12 metros
RADIAL	10	LOVAT	29,7	1	4	119	padron 12 metros
RADIAL	12	SONHO MEU	14,1	1	6	85	padron 12 metros
RADIAL	13	TARUMÃ J ITÁLIA	10	1	6	60	padron 12 metros
RADIAL	14	JABUTICABEIRA	13,9	1	8	111	padron 12 metros
RADIAL	17	SÃO CRISTOVÃO	17,3	1	8	138	padron 12 metros
RADIAL	18	OURO BRANCO	8,3	1	6	50	padron 12 metros
sub-total				**12**	**82**	**1205**	

MICRO ONIBUS				DADOS			
TIPO	Nº	nome	extensão	frota	viagens/Sábado	Km / Sábado	veículo
RADIAL	4	ALTO DA PARANA	14	1	6	84	micro-onibus
RADIAL	15	D.PEDRO I	8,8	1	6	53	micro-onibus
RADIAL	16	D.PEDRO II	8,2	1	6	49	micro-onibus
RADIAL	20	INDUSTRIA	11,4	1	6	68	micro-onibus
RADIAL	19	SOL NASCENTE BOMFIM	16	1	6	96	micro-onibus
RADIAL	21	JARDIM METROPOLITANO	20,5	1	4	82	micro-onibus
RADIAL	22	PANORAMA	11,8	1	6	71	micro-onibus
sub-total				**7**	**40**	**503**	
TOTAL				**19**	**122**	**1709**	

Quadro 12: Quadro Resumo Operacional – Sabado
Fonte: AGKF, 2026

PROPOSTA SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES UMUARAMA - PARANÁ			TERMINAL CENTRAL RESUMO DADOS OPERACIONAIS - PROPOSTA - DOMINGO				
ONIBUS PADRON				DADOS			
TIPO	Nº	nome	extensão	frota	viagens/Domingo	Km / Domingo	veículo
RADIAL	2	IFPR - LEVO	15,8	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	3	UEM VIA SÃO CISTOVÃO	25	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	5	CORREGO LONGE	14,7	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	7	GUARANI	12	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	8	1° MAIO	15	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	10	LOVAT	29,7	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	13	TARUMÃ J ITÁLIA	10	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	18	OURO BRANCO	8,3	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	19	SOL NASCENTE BOMFIM	16	0	0	0	padron 12 metros
RADIAL	21	JARDIM METROPOLITANO	20,5	0	0	0	padron 12 metros
sub-total				**0**	**0**	**0**	

MICRO ONIBUS				DADOS			
TIPO	Nº	nome	extensão	frota	viagens/Domingo	Km / Domingo	veículo
RADIAL	1	AEROPORTO	16	2	4	64	micro-onibus
RADIAL	4	ALTO DA PARANA	14	1	4	56	micro-onibus
RADIAL	6	SHOPPING	14,7	1	6	88	micro-onibus
RADIAL	12	SONHO MEU	14,1	1	4	56	micro-onibus
RADIAL	14	JABUTICABEIRA	13,9	1	4	56	micro-onibus
RADIAL	15	D.PEDRO I	8,8	0	0	0	micro-onibus
RADIAL	16	D.PEDRO II	8,2	0	0	0	micro-onibus
RADIAL	17	SÃO CRISTOVÃO	17,3	1	4	69	micro-onibus
RADIAL	20	INDUSTRIA	11,4	0	0	0	micro-onibus
RADIAL	22	PANORAMA	11,8	0	0	0	micro-onibus
sub-total				**7**	**26**	**389**	
TOTAL				**7**	**26**	**389**	

Quadro 13: Quadro Resumo Operacional – Domingo
Fonte: AGKF, 2026

RESUMO - km MÊS		km/Dia	km/mês
km Dias úteis	Padron	3.444	75768
	Micro	778	17116
	Total	**4222**	**92884**
km Sabado	Padron	1.205	4820
	Micro	503	2012
	Total	**1708**	**6832**
km Domingo	Padron	0	0
	Micro	389	1556
	Total	**389**	**1556**
		TOTAL km/mês	101272

Quadro 14: Quadro Resumo km/ mês
Fonte: AGKF, 2026

5.2 Resumo geral das propostas

Proposta de mudança de Circulação em vias do Transporte coletivo

Em vários bairros de Umuarama, as principais vias de circulação do transporte público são estreitas e permitem estacionamento, mesmo que em apenas um lado da via. Isso torna a circulação de veículos, especialmente ônibus, mais complicada e com velocidades baixas.

Para aprimorar as condições de fluidez e segurança viária do sistema de transporte coletivo, propõem-se, a implantação de sentido único de trânsito em algumas dessas vias, com implantação de proibição de estacionamento de um lado da via, visando a melhoria da segurança e velocidade das linhas de ônibus.

O quadro apresentado a seguir apresenta a proposta de modificação da circulação do sistema viário integrante dos itinerário das linhas de ônibus com conflitos de tráfego.



Figura 9: Mapa geral proposta de Sentidos Vias
Fonte: AGKF, 2026



Figura 10 : Mapa proposta de Sentidos Vias – Área 1
Fonte: AGKF, 2026

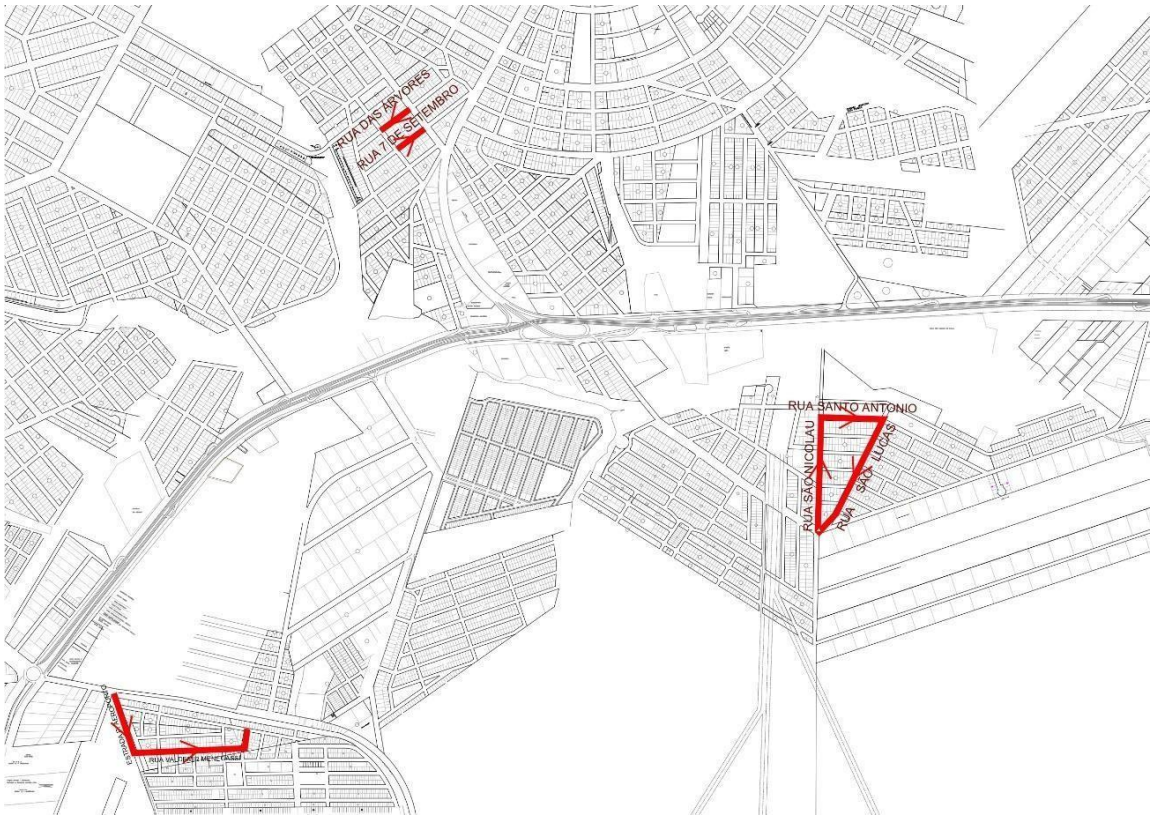


Figura 11 : Mapa proposta de Sentidos Vias – Área 2
Fonte: AGKF, 2026

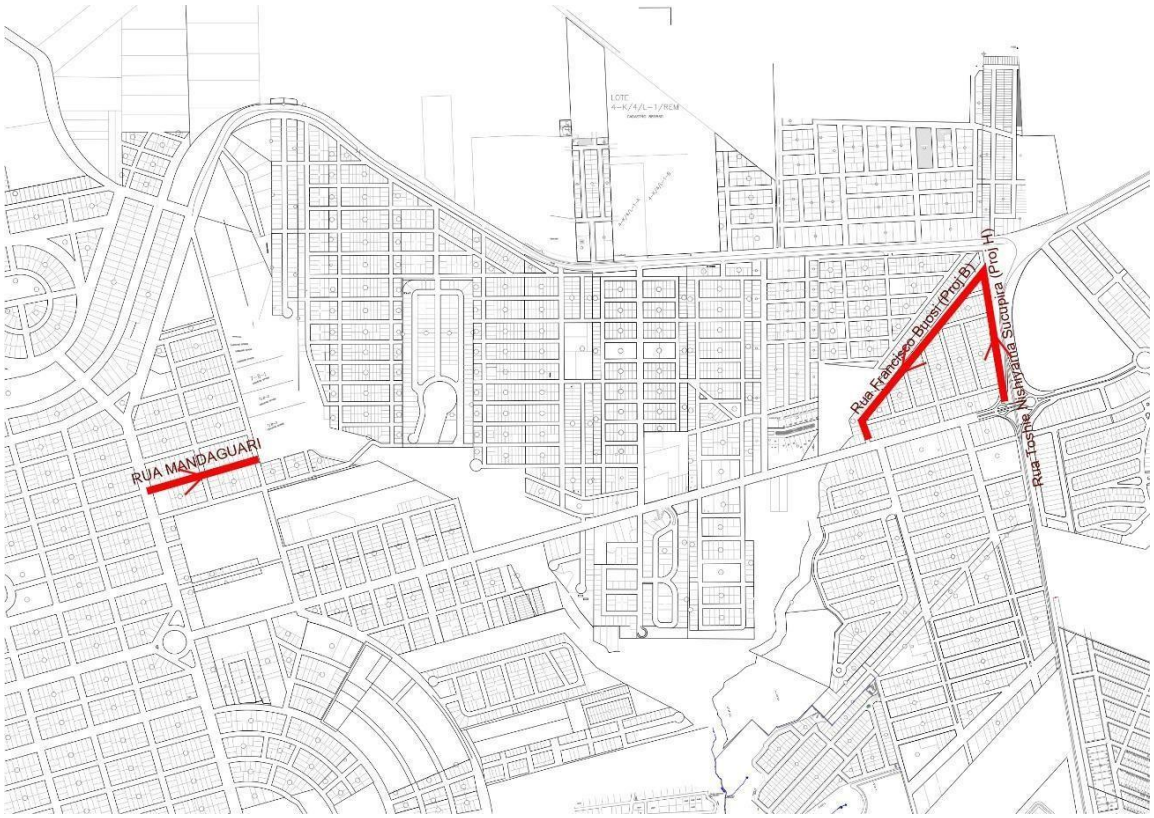


Figura 12 : Mapa proposta de Sentidos Vias – Área 3
Fonte: AGKF, 2026

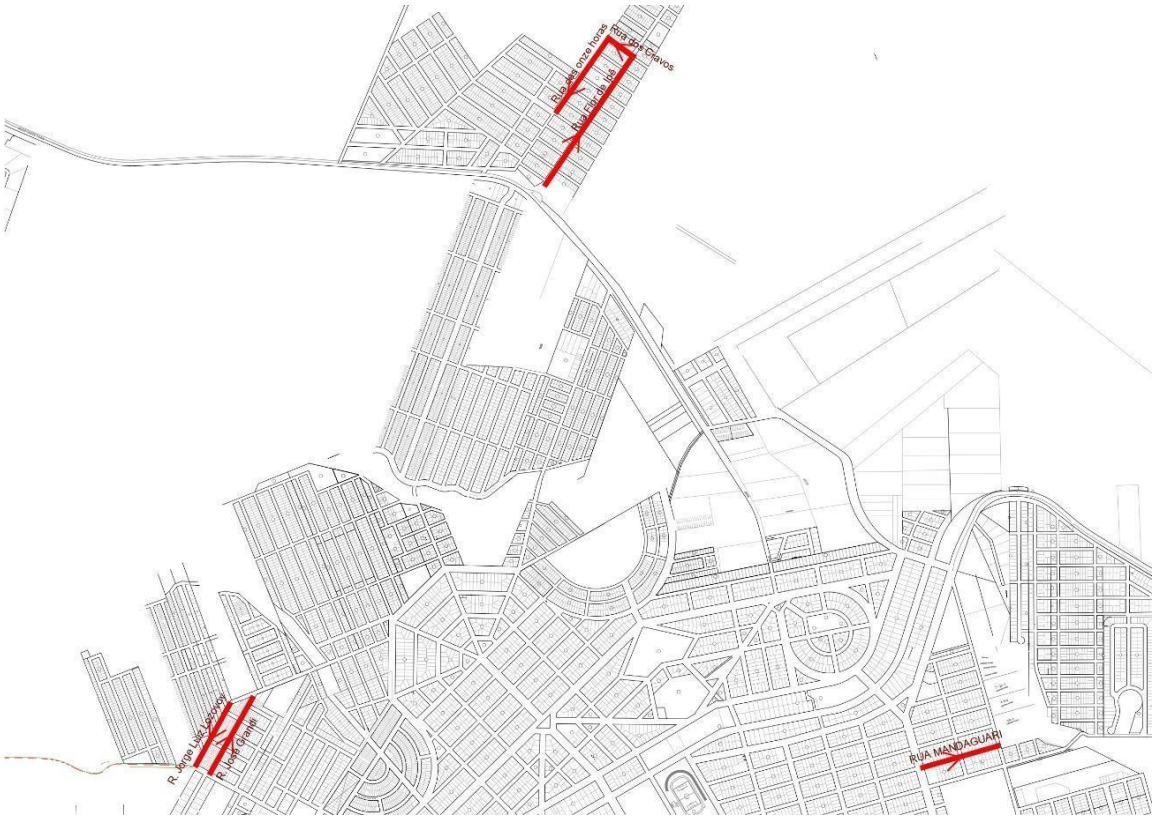


Figura 13 : Mapa proposta de Sentidos Vias – Área 4
Fonte: AGKF, 2026

Propostas de frota

A frota inicial proposta (veículos da frota pública) é composta por 28 veículos operantes; (21 ônibus padron e 7 micro-ônibus) além de 3 veículos reservas, totalizando 31 veículos de frota total.

Todos os veículos são adaptados com plataformas elevatórias, sistemas de bilhetagem eletrônica, rastreamento por GPS. A partir da aprovação da Lei No 4971 / 2026, a vida útil máxima permitida é de 12 anos e a vida média máxima permitida é de 6 anos.

A concessionária será responsável por instalar e operar garagens adequadas, equipadas para manutenção, abastecimento e controle operacional. As instalações devem cumprir normas técnicas e ambientais, devendo ser vistoriadas periodicamente pelo SESTRAM

O conjunto de propostas apresentadas para o Transporte Público de Umuarama tem como meta principal dobrar a quantidade de passageiros frequentes no médio prazo.

O prognóstico deste sistema, para caso não sejam aplicadas medidas de impacto, é de extinção gradual da demanda por transporte público e, por consequência, o aumento do uso do transporte individual (automóveis e motocicletas), o que prejudica drasticamente a mobilidade e a segurança no trânsito, a extensão dos congestionamentos, a poluição e o aumento do índice de acidentes.

A baixa utilização do transporte coletivo atual pode ser atribuída, em parte, ao sólido desempenho dos índices socioeconômicos do município. Fatores como renda, emprego, indústrias, agronegócio e a influência polarizadora do município em relação a outros municípios, especialmente nas áreas de saúde, educação e serviços, contribuem para essa realidade.

O prognóstico é favorável, caso as metas e objetivos propostos sejam alcançados, para a recuperação do transporte público. Espera- se um aumento na demanda de passageiros por meio de medidas impactantes na melhoria da atratividade do sistema. Nestas medidas inclui-se o aprimoramento do conforto, com o aumento da oferta de ônibus, a melhoria da frota, a expansão de horários e viagens, além de medidas de redução dos tempos de deslocamento.

Outras iniciativas abrangem melhorias nos equipamentos de transporte, como a implantação do novo Terminal Central e a reformulação de pontos de parada e abrigos. Além disso, são consideradas prioritárias medidas que incentivem o uso do transporte público, como a expansão do estacionamento rotativo na área central e a aplicação de tarifas reduzidas subsidiadas pela Prefeitura Municipal, a qual já vem implementando essa medida nos últimos anos.

O múnicipio deverá delegar a operação e manutenção do novo terminal central por meio de licitação a terceiros, não havendo custos de utilização do terminal para a concessionária de transporte Coletivo Urbano.

Cronograma de Implantação das Propostas

As Propostas de Transporte Se Dividem em 2 Etapas;

Curto Prazo | Ano de 2026:

Concessão do sistema de transporte urbano com a Implantação da nova rede de linhas de transporte coletivo de passageiros urbanos,

Obra de reformulação do novo Terminal Central,

Implantação de melhorias no sistema de Bilhetagem.

Médio Prazo | Ano de 2027/2028:

Implantação das faixas exclusivas ou preferenciais de ônibus na área central.

Expansão do estacionamento rotativo.

Concessão da exploração dos pontos de parada e abrigos.

As propostas para o sistema municipal de transportes coletivos por ônibus visam reverter a tendência de gradual extinção do sistema de transporte, devido à baixa atratividade e utilização, atualmente restrita a apenas 3% da população.

A Prefeitura Municipal de Umuarama ampliou o subsídio ao transporte coletivo, reduzindo a tarifa para R$4,00. Embora o preço da tarifa não seja o fator predominante, a implementação de uma tarifa publica subsidiada se apresenta como uma alternativa atraente para os usuários, assim como a melhoria da frota e a construção do novo Terminal Central, e deve ser considerada como uma proposta relevante. Com essas medidas, espera-se uma recuperação gradual da demanda de passageiros pagantes, o que resultará em um menor aporte financeiro da Prefeitura no subsídio ao transporte coletivo.

Melhorias na Operação do Sistema

Para aprimorar a operação do sistema, algumas melhorias visam otimizar os intervalos entre os horários de cada linha e reduzir os tempos de viagem. Para isso, necessita-se aumentar a velocidade média com promoção de deslocamentos mais rápidos e eficientes; adequar o Terminal Central para melhorar a eficiência nas conexões entre diferentes linhas; implantar faixas exclusivas ou preferenciais para promover fluidez no deslocamento dos ônibus e reestruturar os itinerários buscando uma distribuição mais eficaz e melhorar a direcionalidade dos trajetos.

Para alcançar os resultados acima pontuados, tem-se como medidas alternativas:

Adequação da Oferta de Transportes: Aumento da quantidade de viagens (horários) e frequências para atender melhor a demanda dos usuários.

Alterações Operacionais de Linhas: Redefinição de linhas para melhorar a conectividade e abrangência do sistema.

Simplificação e Racionalização dos Itinerários: Foco em itinerários mais simples e diretos, proporcionando uma orientação clara nos trajetos.

Divisão ou Fusão de Linhas: Dividir ou fundir linhas e ramos para otimizar a eficiência operacional.

Criação de Novas Linhas: Identificação de oportunidades para a implementação de novas linhas que atendam áreas estratégicas ou em expansão.

Redefinição dos Tempos de Viagem e Velocidades Médias: Ajuste dos tempos de viagem e velocidades médias para otimizar a operação global do sistema.

Itinerários

A proposta inclui a implementação de medidas para priorizar a circulação do transporte coletivo, especialmente na área central. Os principais pontos destacados e as medidas sugeridas são os seguintes:

Alterações nos Pontos de Parada nos Bairros: Propõe-se a revisão e adequação dos pontos de parada nos bairros, garantindo sinalização adequada e distâncias mínimas entre eles para melhorar a eficiência do transporte coletivo.

Expansão da capacidade do Terminal Central como uma alternativa de um novo terminal a ser construído na praça da Bíblia.

Implantação de Faixas Exclusivas nas Vias Doutor Camargo e Ministro Salazar.: Destaca-se a implantação de faixas exclusivas como a principal medida de prioridade para o transporte público na área central a médio prazo.

Implantação de sentido único de circulação em ruas de bairros com problemas de circulação do transporte coletivo.

Essas propostas visam criar um ambiente mais propício para o transporte coletivo, aumentando a eficiência, reduzindo tempos de viagem e melhorando a experiência dos usuários. A implementação dessas medidas pode contribuir significativamente para a recuperação da demanda de passageiros do sistema de transporte público na região.

Faixas exclusivas

A proposta de implantação de faixas exclusivas para a circulação do transporte coletivo por ônibus nas ruas doutor Camargo e Ministro Salazar, no centro da cidade, envolve diversas medidas para melhorar a fluidez e a segurança. A frequência de ônibus nos trechos de faixas exclusivas previstas é de 20 ônibus/hora, com intervalo médio de 3 minutos.

As principais características e sugestões incluem:

Faixa de Estacionamento Rotativo: Sugere-se a manutenção de uma faixa de estacionamento rotativo zona azul) do lado esquerdo do sentido de tráfego para atender às necessidades de estacionamento na área central.

Tachões Divisores de Faixas: Propõe-se a instalação de tachões divisores de faixas para separar claramente as faixas exclusivas de ônibus das faixas de tráfego comum.

Barreiras Físicas ao Longo do Meio-fio: Sugere-se a instalação de barreiras físicas ao longo do meio-fio junto às faixas exclusivas para proporcionar maior segurança aos pedestres.

Equipamento de Radar Anti-Invasão: Propõe-se a instalação de equipamentos de radar anti-invasão nos trechos das faixas exclusivas para garantir que apenas veículos autorizados circulem nesses espaços.

Autorização Especial para Moradores: Moradores que residem nos trechos com acessos e garagens ao longo das faixas exclusivas poderiam obter autorização especial para circular nessas áreas.

Implantação do novo Terminal Central

A proposta de implantação do novo Terminal Central, localizado na praça da Bíblia, em substituição ao atual Terminal, é considerada uma prioridade de curto prazo devido à saturação da capacidade atual das plataformas. As principais sugestões apresentadas no Projeto Básico para abordar essa necessidade incluem:

Aumento da capacidade do Terminal Central para comportar o aumento da oferta e da demanda e proporcionar uma melhor experiência para os passageiros.

Adição de novas plataformas de embarque e desembarque para atender linhas específicas com retorno no Terminal Central.

A expansão física do Terminal Central é crucial para lidar com o aumento da oferta de ônibus e melhorar a eficiência operacional do sistema de transporte coletivo. Além disso, as melhorias propostas podem contribuir para uma experiência mais fluida e conveniente para os usuários. A implementação dessas mudanças deve ser cuidadosamente planejada, levando em consideração os impactos na operação diária e na mobilidade urbana.

Principais características propostas para a implantação do futuro Terminal central fechado:

Terminal central fechado com pré-pagamento.

Inclusão de bilheterias para facilitar o acesso dos passageiros.

Disponibilidade de um bicicletário para promover a integração com outros modos de transporte.

Espaço para fiscalização e banheiros.

6. PROJETO BÁSICO

A Rede de atendimento do serviço de transporte público coletivo por ônibus, para o município de Umuarama, está estruturada nas seguintes Diretrizes:

Garantir oferta de serviço de forma regular, contínua, segura e acessível para a população;

Implantar mecanismos que gerem atratividade pela prestação do serviço e,

Garantir a modicidade tarifária para os usuários, de forma autossustentável.

Com relação a mobilidade urbana e analisando o comportamento da demanda e da oferta do serviço, é proposto:

Expandir a frota e a rede de linhas existente

Aumentar a oferta do serviço (total de viagens e frota)

Diminuir o tempo de espera para os usuários

OBJETIVOS

a) Recuperação da demanda transportada, pela regularidade do serviço e a redução do tempo de espera para os usuários, nos horários de pico;
b) Manter o equilíbrio econômico e financeiro do contrato evitando o colapso operacional; e

Capacitação do órgão gestor para o gerenciar o contrato de forma sustentável, com intervenções tempestivas na solução de inconformidades que atentem ao cumprimento das Diretrizes e Objetivos do processo licitatório.

A Rede integrante do Termo de Referência do processo de Concessão da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo por ônibus do município de Umuarama prepara o sistema para a implantação do processo de integração físico-tarifária no Terminal Central e de forma aberta e temporal través do Sistema de Bilhetagem Eletrônica nos pontos de parada.

Introdução

O projeto básico para o Plano de Outorga do Transporte Coletivo de Passageiros de Umuarama tem como objetivos detalhar as especificações técnicas e oferecer demais esclarecimentos para uma adequada execução do objeto. Proporcionará, ainda, suporte aos projetos executivos, por meio de diretrizes e modelos visando a melhor execução do sistema. O conceito de projeto básico foi abordado na Lei Federal nº 14.133, de 2021 (artigo 6º, XXV), conforme descrito a seguir:

> IX - Projeto Básico - conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:
>
> a) desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer visão global da obra e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza;
>
> b) soluções técnicas globais e localizadas, suficientemente detalhadas, de forma a minimizar a necessidade de reformulação ou de variantes durante as fases de elaboração do projeto executivo e de realização das obras e montagem;
>
> c) identificação dos tipos de serviços a executar e de materiais e equipamentos a incorporar à obra, bem como suas especificações que assegurem os melhores resultados para o empreendimento, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;
>
> d) informações que possibilitem o estudo e a dedução de métodos construtivos, instalações provisórias e condições organizacionais para a obra, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;
>
> e) subsídios para montagem do plano de licitação e gestão da obra, compreendendo a sua programação, a estratégia de suprimentos, as normas de fiscalização e outros dados necessários em cada caso;
>
> f) orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados; (INCISO XXV DO ART. 6º DA LEI FEDERAL Nº 14.133/2021).

As informações e orientações contidas neste documento servirão como base para que o órgão gestor possa reger a operação do novo sistema de transporte, bem como servirá como diretriz para a futura concessionária.

Para tanto, este documento descreve as especificações operacionais dos serviços, do dimensionamento das linhas, da especificação técnica da frota, do sistema de bilhetagem eletrônica com monitoramento por GPS, do projeto básico da rede de linhas, da estrutura de atendimento aos usuários, do sistema de monitoramento dos ônibus, entre outros assuntos.

Projeto Operacional

Concepção Básica

A lógica operacional, do sistema de transporte proposto, consiste na formulação de uma filosofia de prestação de serviços, que aumente a eficiência dos veículos e reduza custos do transporte. O pressuposto básico é melhorar o nível de serviço oferecido aos usuários do sistema de transporte coletivo por ônibus de Umuarama, aumentando a acessibilidade aos polos geradores de viagens e eliminando os gastos com transferências tarifadas.

Por essa melhoria, pretende-se garantir um serviço que procure atender estritamente as necessidades da demanda, propiciando uma diminuição dos tempos despendidos e das distâncias percorridas em uma viagem. O equilíbrio na satisfação dessas necessidades propiciará, em decorrência, a redução do tempo de espera e distâncias de caminhada, componentes importantes do nível de serviço.

Neste capítulo, serão fornecidos o resumo operacional do sistema, a frota empenhada, os parâmetros de serviço oferecidos e os itinerários das linhas.

A proposta de concepção do sistema de integração de linhas e da nova rede de transporte do município de Umuarama está baseada na implantação de um sistema que atenda, com racionalidade, as demandas existentes podendo incorporar novas tecnologias de ônibus.

As seguintes premissas foram consideradas na elaboração dos itinerários das linhas que compõem o sistema proposto:

- Evitar superposição de itinerários;
- Escolher os itinerários, dentro do possível, segundo os caminhos naturais já existentes, evitando-se, desta forma, grandes modificações que venham penalizar os passageiros;
- Evitar que os itinerários deem voltas desnecessárias, que aumentam o tempo de viagem e a distância a ser percorrida;
- Atender toda a região urbanizada, oferecendo ao futuro passageiro de ônibus possibilidades de acesso com caminhadas mínimas.

Objetivos

Os principais objetivos do Sistema de Transporte proposto são:

- Aumento da acessibilidade às diversas regiões do Município e possibilidade de flexibilidade para o usuário, permitindo alternativas de itinerários;
- Redução dos tempos de viagens e dos custos operacionais, através da elevação da velocidade comercial, da redução dos tempos de espera e da racionalização dos itinerários;
- Melhoria no nível de conforto e segurança para os usuários;

Implantação da integração no Terminal Central sem complemento de tarifa aos usuários que utilizam duas linhas para efetuar um deslocamento com o sistema de integração física, complementado pela integração temporal nos pontos de parada.

Dimensionamento das linhas

Procedimentos básicos

O dimensionamento do sistema obedeceu às seguintes etapas:

- Cadastro das linhas, tipo de dia e sentido de circulação;
- Dados de demanda por faixas horárias e de índices de renovação e gratuidades, com especificação dos níveis de serviço a serem oferecidos e os tempos de viagem por faixa horária;

- Dimensionamento de acordo com o nível de serviço estabelecido, de forma que em cada viagem terá a ocupação de projeto no trecho mais carregado nos horarios de pico.

Dados de entrada e níveis de serviço

Os atributos utilizados para a definição do nível de serviço a ser oferecido foram o conforto e a acessibilidade temporal. O indicador adotado para mensurar esses atributos foi o intervalo máximo admitido entre viagens (*headway* máximo).

Faixas horárias

Todos os dados de entrada e os níveis de serviço de cada linha do sistema foram cadastrados por faixas horárias, de 06:00h às 22:00h, ou de acordo com a primeira e última viagem existente atualmente na linha. Estabeleceu-se que as faixas horárias teriam duração variável, conforme o comportamento da demanda de cada linha.

Demanda

A demanda de cada linha foi obtida através do Fator de Rotatividade por faixa horária, gerado com o carregamento da rede proposta.

Fator de rotatividade

O fator de rotatividade, também denominado Índice de Renovação, foi obtido através da razão entre o total de passageiros transportados e o número de passageiros no trecho mais carregado.

Capacidade de projeto

Capacidade de Projeto corresponde ao número de passageiros sentados, mais passageiros em pé admissíveis, dentro de um veículo em um mesmo instante. Para efeitos de dimensionamento foram utilizadas capacidades distintas para cada tipo de linha e faixa horária.

Headway máximo

Utilizou-se como critério a fixação de *headways* máximos para diferentes faixas horárias no decorrer do dia. Esse critério propicia que seja utilizado, como referenciais máximos, valores de *headway* com padrão de conforto determinado em projeto, estipulando o horário a ser adotado caso a demanda observada para a faixa seja de pequena intensidade, o que levaria a intervalos entre viagens demasiadamente grandes.

Tempo de viagem

A partir das extensões das linhas do sistema proposto, obtidas através dos itinerários e com as velocidades de projeto estimadas (baseadas nas praticadas atualmente) dimensionou-se o tempo de viagem para cada linha.

6.1 SISTEMA DE TRANSPORTE PARA O INÍCIO DA OPERAÇÃO

A composição do projeto básico da rede de linhas de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus em Umuarama é definida com os seguintes elementos;

Identificação dos tipos de serviços e equipamentos a serem incorporados e suas especificações,

Subsídios para a montagem do plano de licitação (projeto básico) e gestão dos serviços, a programação, normas de fiscalização e outros dados e,

Contemplar toda a rede de linhas de transporte coletivo por ônibus, incluindo itinerários, viagens e frota para a execução dos serviços.

JUSTIFICATIVAS

O diagnóstico relativo aos itinerários do transporte coletivo aponta o baixo desempenho da rede de linhas com baixas velocidades, em função de; utilização de vias sem circulação prioritária ou exclusiva, utilização de trechos congestionados, excesso de sinuosidade, utilização de vias com características inadequadas a circulação do transporte coletivo.

O diagnóstico relativo aos itinerários do transporte coletivo nos bairros, aponta o baixo desempenho da rede de linhas com baixas velocidades, em função de; utilização de trechos com excesso de conversões, vias sem circulação prioritária , utilização de trechos com baixa capacidade viária, vias com sentido duplo de trafego e permissão de estacionamento dos 2 lados da via, vias com comercio sem estacionamentos internos gerando fila dupla, vias com falta de espaço de circulação nos 2 sentidos, trechos com excesso de sinuosidade, circulação por bairros sem eixos viários adequados a circulação dos serviços públicos de transporte e limpeza pública, inexistência de sinalização de pontos de parada gerando excesso de locais de embarque e desembarque de passageiros,

As diretrizes adotadas para o planejamento de itinerários das linhas de transporte coletivo na área central são as seguintes;

Proposição de trechos centrais com faixas exclusivas de ônibus no médio prazo,

Racionalização dos itinerários.

As diretrizes adotadas para o planejamento de itinerários das linhas de transporte coletivo nos bairros são as seguintes;

Máxima direcionalidade, utilização de vias de sentido único com a proposição de implantação de binários de tráfego, utilização preferencial de vias localizadas nos centros dos loteamentos ou conjuntos, utilização do mínimo de giros e conversões, implantação de sinalização de pontos de parada definindo distanciamento mínimo de 250 metros e colocação de abrigos nos pontos de parada mais carregados.

CONDICIONANTES

Para a perfeita implantação do Projeto básico do sistema de transporte urbano de passageiros de Umuarama, é necessária a **implantação de intervenções físicas na infraestrutura do sistema de transporte por parte da administração municipal,** para garantir os níveis de operação propostos no Projeto Básico, tais como;

Expansão das plataformas de embarque e desembarque com a implantação de um novo **Terminal Central**,

Implantação de faixas exclusivas de ônibus nas ruas Ministro Salazar e Doutor Camargo.

QUADROS OPERACIONAIS DA REDE LINHAS PROPOSTA

São apresentados a seguir os quadros operacionais da rede de linhas projetada para inclusão no edital de concessão do sistema de transporte coletivo urbano de Umuarama

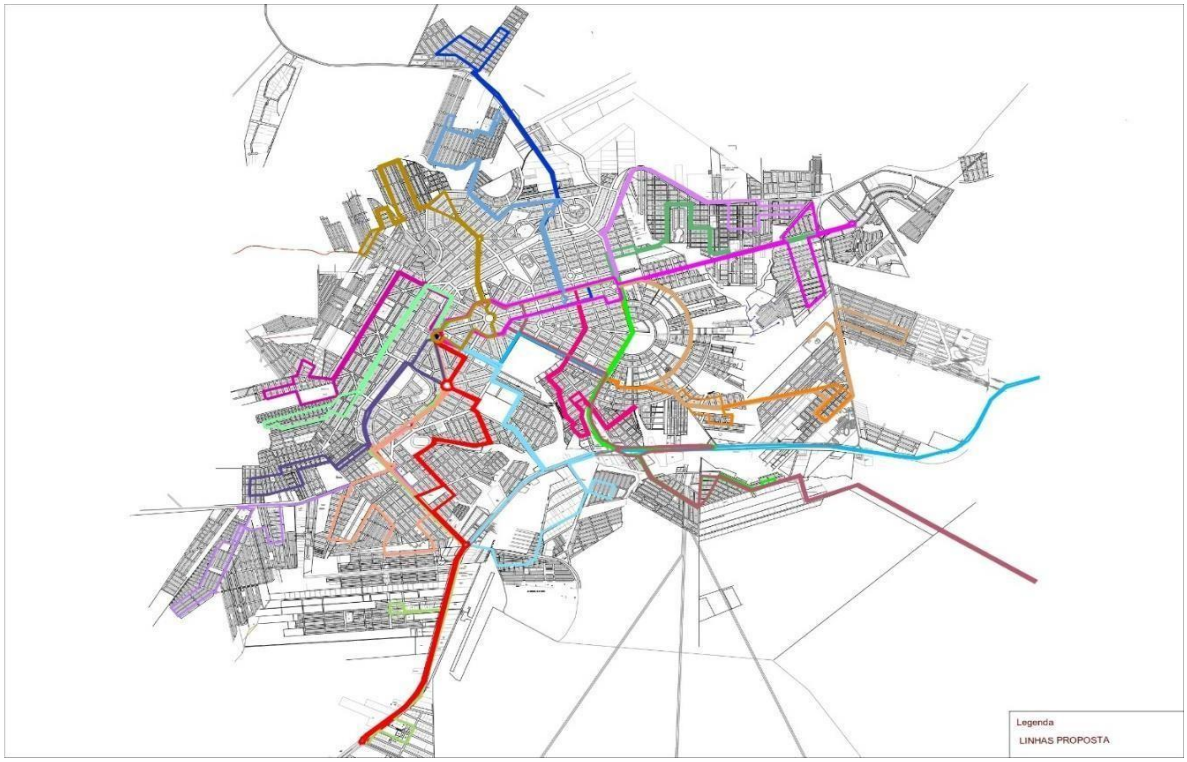
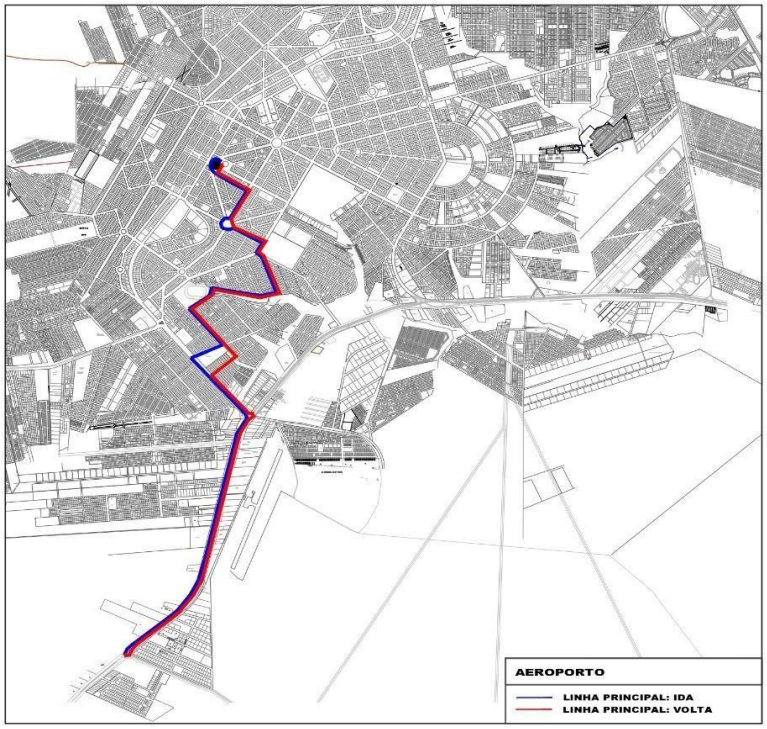


Figura 14: Mapa rede de linhas proposta
Fonte: AGKF SS

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS				
LINHA Nº 1	NOME DA LINHA: AEROPORTO CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 16,00	FROTA OPERACIONAL 02	TEMPO/ VIAGEM 50	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 19	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 25	KM/DIA 320	PASSAGEIROS/DIA 2200		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (I + V) 20		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

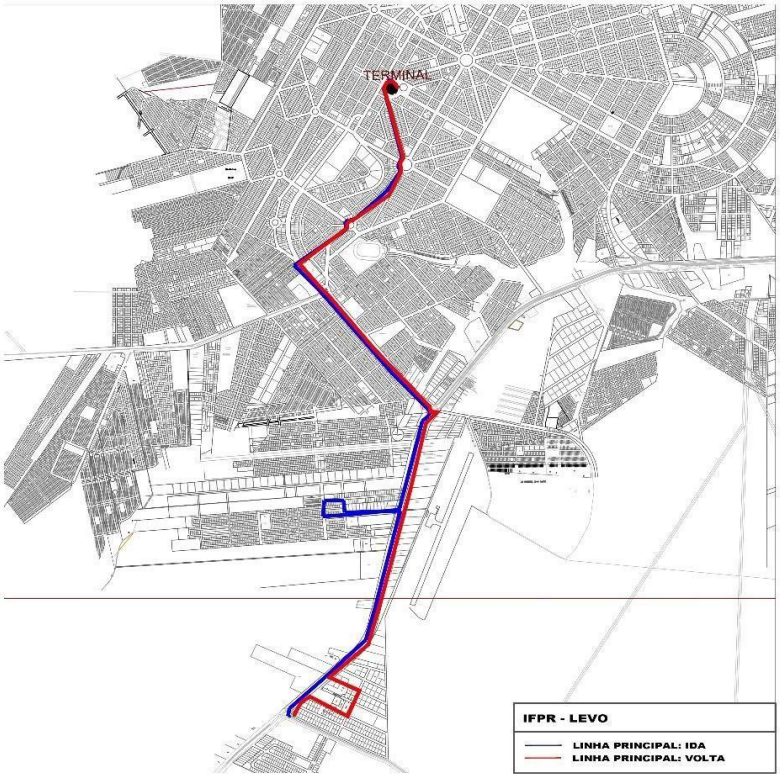
CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 02	CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 02
VIAGENS SABADO 12	KM SABADO 192	VIAGENS DOMINGO 04	KM DOMINGO 64
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		TIPO VEÍCULO MICRO ÔNIBUS	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. PR 323
2. RUA ANTONIO OSTRENSKI	2. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA DA FONSECA
3. AVENIDA BRASIL	3. RUA 15 DE NOVEMBRO
4. AVENIDA PADRE GERMANO NETO	4. AVENIDA WALTER LUIZ DA CUNHA
5. AVENIDA GOVERNADOR PARIGOT DE SOUZA	5. RUA LAZARO BOM
6. RUA JOSE ROBERTO JANEIRO	6. RUA JOSE ROBERTO JANEIRO
7. RUA LAZARO BOM	7. PARIGOT DE SOUZA
8. AVENIDA WALTER LUIZ DA CUNHA	8. AVENIDA GOVERNADOR PARIGOT DE SOUZA
9. AVENIDA ZAELI	9. AVENIDA PADRE GERMANO NETO
10. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA DA FONSECA	10. AVENIDA BRASIL
11. PR 323	11. RUA ANTONIO OSTRENSKI
12. RETORNO VIADUTO	12. PRAÇA DA BÍBLIA

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: IFPR - LEVO CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
2				
EXTENSÃO (KM)	FROTA OPERACIONAL	TEMPO/ VIAGEM	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h)	TARIFA R$
15,8	01	50	19	4,00
INTERVALO	KM/DIA	PASSAGEIROS/DIA		TIPO LINHA
50	158	2500		RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v)		TIPO VEÍCULO		
10		PADRON 12 METROS		

CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
SABADO	00
VIAGENS SABADO	KM SABADO
00	00
TIPO VEÍCULO	
x	

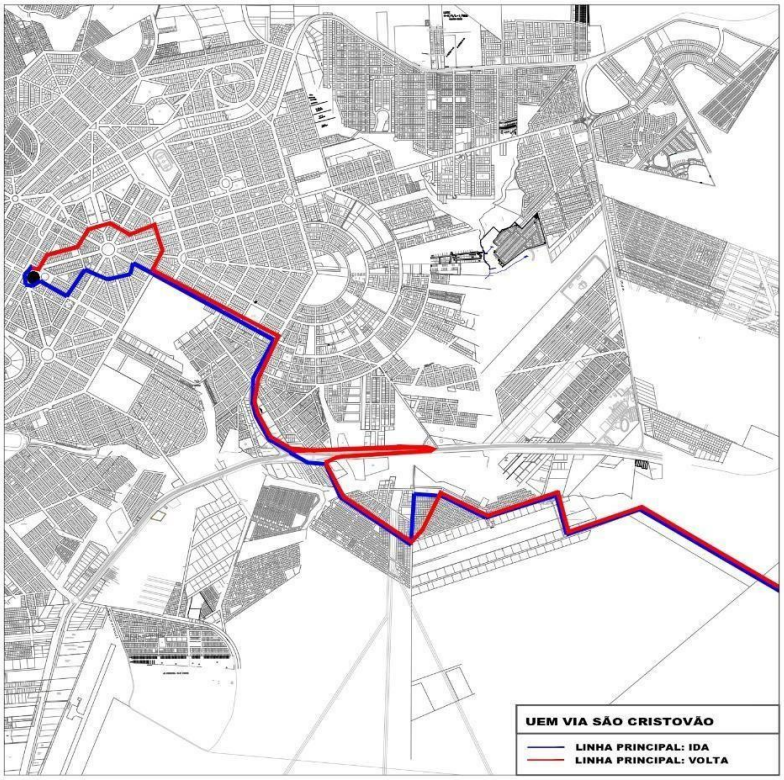
CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
DOMINGO	00
VIAGENS DOMINGO	KM DOMINGO
00	00
TIPO VEÍCULO	
x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA JOVINO PEDRO DOS SANTOS
2. RUA ANTONIO OSTRENSKI	2. RUA JOSÉ DIAS BICAIO
3. AVENIDA BRASIL	3. RUA ALTINO VIGNOTTO
4. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA DA FONSECA	4. PR 323
5. PR 323	5. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA DA FONSECA
6. AV. ELIDIO ZAGO	6. AVENIDA BRASIL
7. RETORNO	7. RUA ANTONIO OSTRENSKI
8. AV. ELIDIO ZAGO	8. PRAÇA DA BÍBLIA
9. PR 323	
10. RETORNO VIDUTO	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: UEM VIA SÃO CRISTOVÃO CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 25	FROTA OPERACIONAL 01	TEMPO/ VIAGEM 60	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 25	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 60	KM/DIA 125	PASSAGEIROS/DIA 1070		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (I + V) 05		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 00
VIAGENS SABADO 00	KM SABADO 00
TIPO VEÍCULO x	

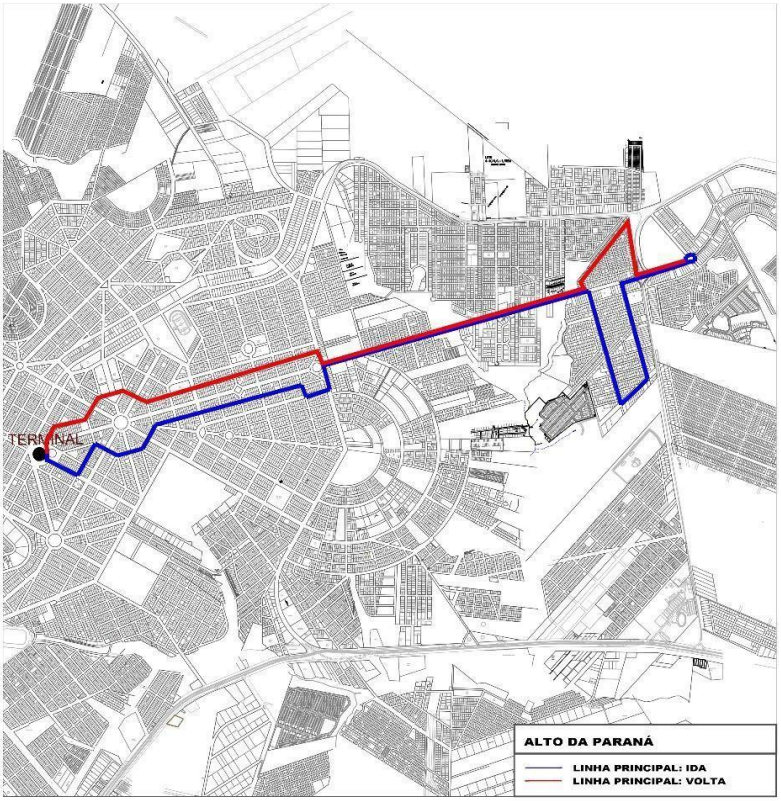
CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 00
VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. ESTRADA PACA
2. AVENIDA IPIRANGA	2. RUA ALICE MARQUES MACHADO
3. RUA JUSSARA	3. RUA SÃO ANDRÉ
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. RUA SANTO ANTONIO
5. AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO	5. RUA SÃO LUCAS
6. AVENIDA TIRADENTES	6. AVENIDA ALEXANDRE CERANTO
7. PR 323	7. PR 323
8. RETORNO	8. RETORNO
9. PR 323	9. PR 323
10. AVENIDA ALEXANDRE CERANTO	10. AVENIDA TIRADENTES
11. RUA SÃO NICOLAU	11. AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO
12. RUA SANTO ANTONIO	12. AVENIDA FLORIDA
13. RUA SÃO ANDRÉ	13. RUA MONISTRO OLIVEIRA SALAZAR
14. ESTRADA PACA	14. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
	15. RUA JOSÉ TEIXEIRA D'ÁVILA
	16. PRAÇA DA BÍBLIA

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: ALTO DA PARANÁ CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
4				
EXTENSÃO (KM)	FROTA OPERACIONAL	TEMPO/ VIAGEM	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h)	TARIFA R$
14,0	02	47	18	4,00
INTERVALO	KM/DIA	PASSAGEIROS/DIA	TIPO LINHA	
24	210	1200	RADIAL	
VIAGENS/DIA (i + v)		TIPO VEÍCULO		
15		MICRO-ÔNIBUS		

CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
SABADO	01
VIAGENS SABADO	KM SABADO
06	84
TIPO VEÍCULO	
MICRO ÔNIBUS	

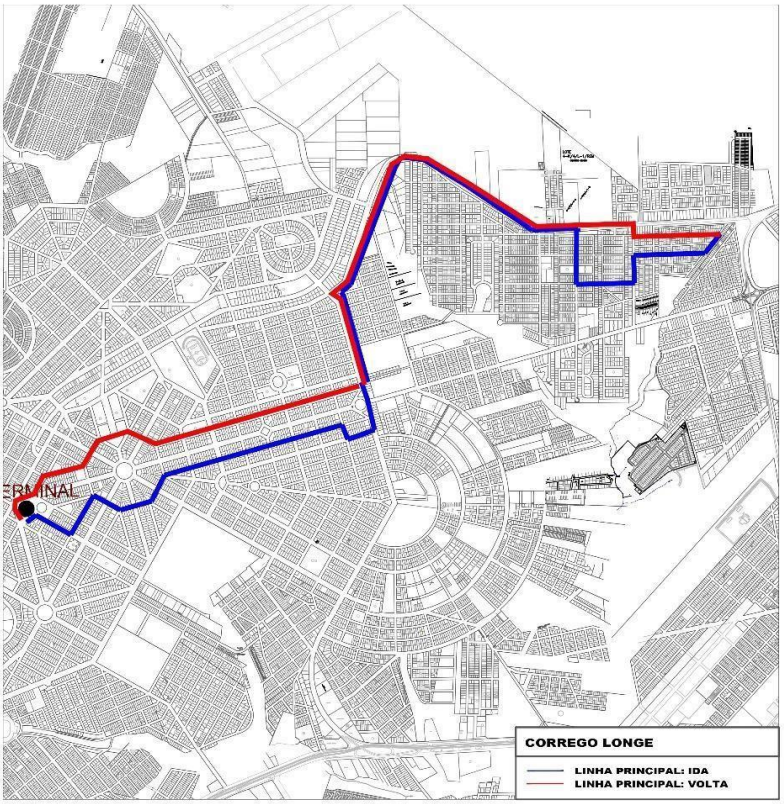
CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
DOMINGO	01
VIAGENS DOMINGO	KM DOMINGO
04	56
TIPO VEÍCULO	
MICRO ÔNIBUS	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. AVENIDA PARANÁ
2. AVENIDA IPIRANGA	2. RUA TOSHIE NISHIYAMA SUCUPIRA (PROJ H)
3. RUA JUSSARA	3. RUA FRNACISCO BUOSI
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. AVENIDA PARNÁ
5. RUA DOUTOR CAMARGO	5. AVENIDA LONDRINA
6. AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS	6. RUA MINISTRO OLIVEIRA SALAZAR
7. AVENIDA LONDRINA	7. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
8. AVENIDA PARANÁ	8. RUA JOSÉ TEIXEIRA D'AVILA
9. AVEIDA JOSÉ INÁCIO DA PAIXÃO	9. RUA PIUNA
10. AVENIDA ARTHUR CHALMERS ELDER	10. PRAÇA DA BÍBLIA
11. AVENIA ROMEU ZOLIM	
12. AVENIDA PARANÁ	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS				
LINHA Nº 5	NOME DA LINHA: **CORREGO LONGE** CLASSIFICAÇÃO: **DIAS ÚTEIS**			
EXTENSÃO (KM) 14,7	FROTA OPERACIONAL 02	TEMPO/ VIAGEM 50	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 17,8	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 25	KM/DIA 235	PASSAGEIROS/DIA 1070		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 16		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
SABADO	01
VIAGENS SABADO	KM SABADO
06	88
TIPO VEÍCULO	
PADRON 12 METROS	

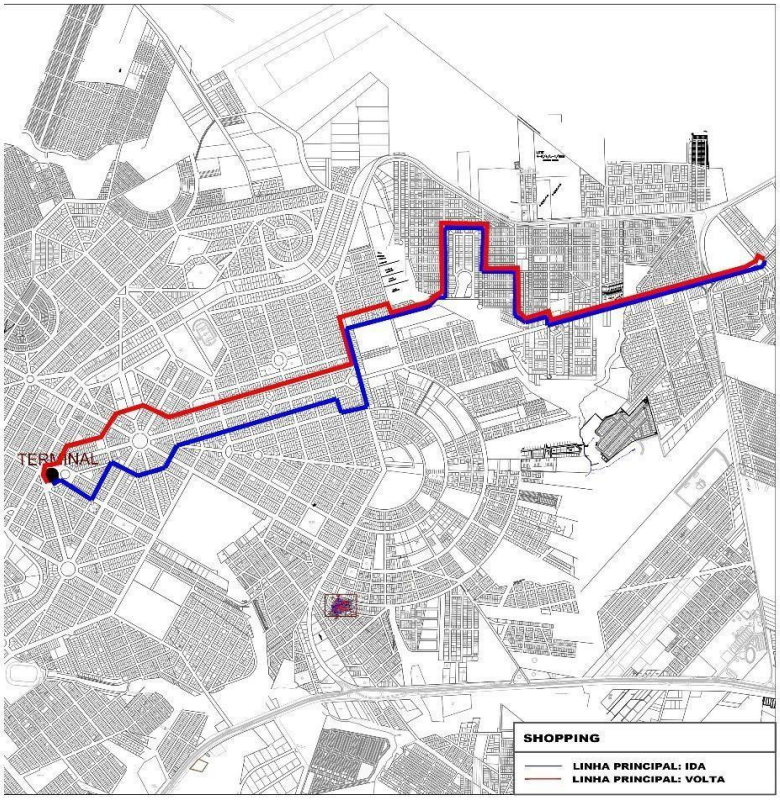
CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
DOMINGO	00
VIAGENS DOMINGO	KM DOMINGO
00	00
TIPO VEÍCULO	
x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA BELA VISTA
2. AVENIDA IPIRANGA	2. AVENIDA VALDEMIRO FREDERICO
3. RUA JUSSARA	3. AVENIDA PORTUGAL
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. AVENIDA LONDRINA
5. RUA DR CAMARGO	5. RUA MINISTRO OLIVIERA SALAZAR
6. RUA JOSÉ HONÓRIO RAMOS	6. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
7. AVENIDA PRESIDENTE GETULIO VARGAS	7. RUA PIUNA
8. AVENIDA LONDRINA	
9. AV. PORTUGAL	
10. RUA LEONILDO STECCA	
11. RUA BENVENUTO GAZI	
12. AVENIDA VALDOMIRO FREDERICO	
13. RUA DRACENA	
14. RUA IMPERATRIZ	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: SHOPPING CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 14,7	FROTA OPERACIONAL 01	TEMPO/ VIAGEM 50	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 17,5	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 50	KM/DIA 191	PASSAGEIROS/DIA 700		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 13		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

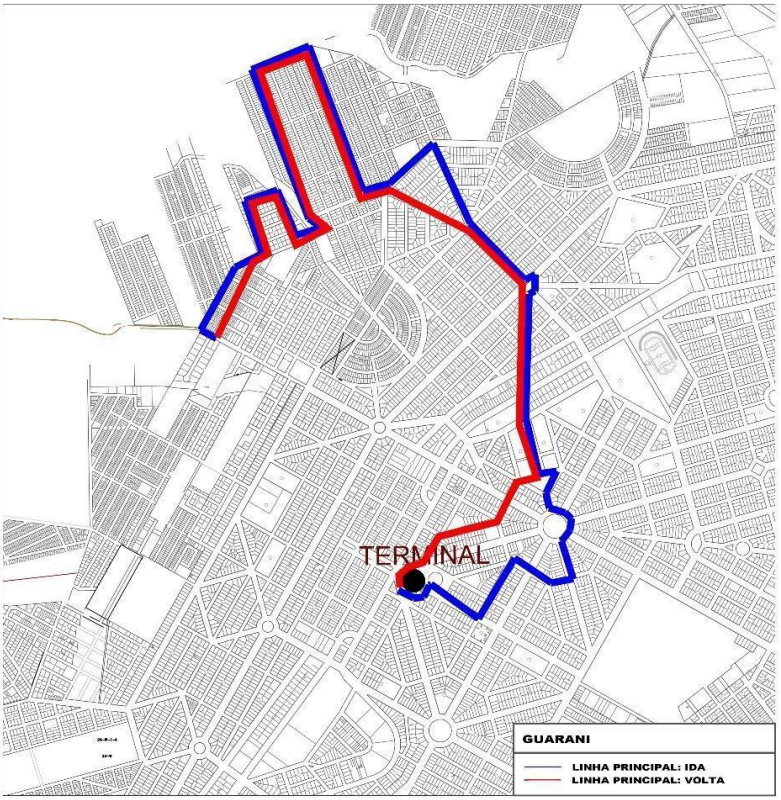
CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01	CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 01
VIAGENS SABADO 12	KM SABADO 176	VIAGENS DOMINGO 06	KM DOMINGO 88
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		TIPO VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. AVENIDA PARANÁ
2. AVENIDA IPIRANGA	2. RUA DA PERDIZES
3. RUA JUSSARA	3. RUA DA PERDIZES
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. RUA FRANSCISCO DOS SANTOS
5. RUA DR CAMARGO	5. RUA BENVENUTO GAZI
6. RUA JOSÉ HONÓRIO RAMOS	6. R. VER. ARECIDIO CASSIANO
7. AVENIDA PRESIDENTE GETULIO VARGAS	7. RUA UIRAPURU
8. AVENIDA LONDRINA	8. RUA GAIVOTA
9. RUA MARIALVA	9. RUA MARIALVA
10. RUA GAIVOTA	10. RUA JOSÉ DIAS LOPES
11. RUA UIRAPURU	11. RUA MANDAGUARI
12. R. VER. ARECIDIO CASSIANO	12. AVENIDA LONDRINA
13. RUA BENVENUTO GAZI	13. RUA MONISTRO OLIVEIRA SALAZAR
14. RUA FRANSCISCO DOS SANTOS	14. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
15. RUA DA PERDIZES	15. RUA JOSÉ TEIXEIRA D'ÁVILA
16. AVENIDA PARANÁ	16. PRAÇA DA BÍBLIA
17. R. GALDINO SILVA	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: GUARANI CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 12,0	FROTA OPERACIONAL 01	TEMPO/ VIAGEM 30	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 24,0	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 30	KM/DIA 180	PASSAGEIROS/DIA 1000		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 15		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

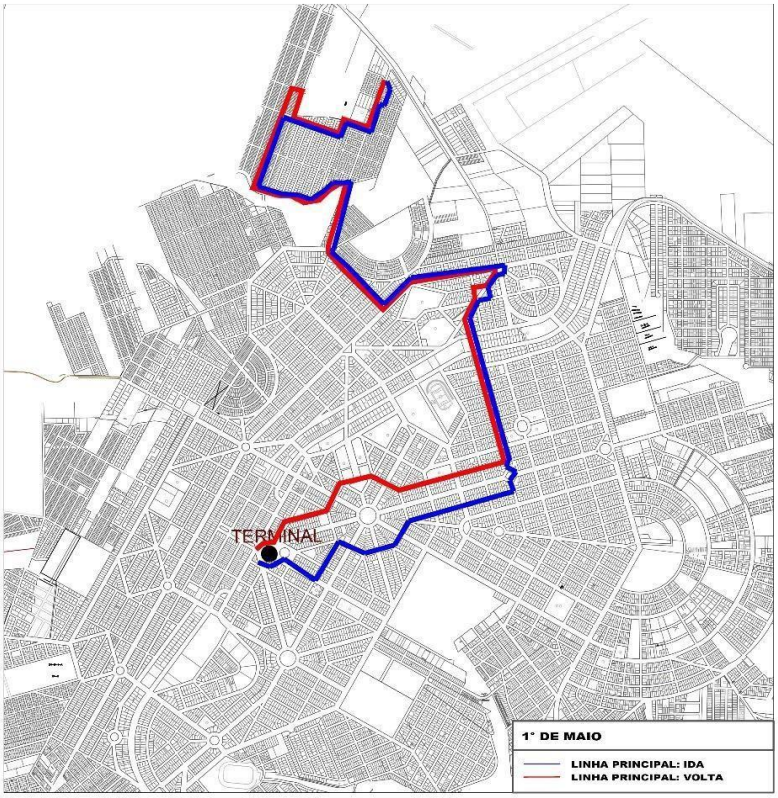
CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01	CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 00
VIAGENS SABADO 08	KM SABADO 96	VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		TIPO VEÍCULO x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1.PRAÇA DA BÍBLIA	1.R. JORGE LUIZ LOZOVOY
2. AVENIDA IPIRANGA	2. R. AUGUSTO F DO NASCIMENTO
3. RUA JUSSARA	3. R. WELLINGTON A. C. DE OLIVEIRA
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. R. MARTINHO LUTERO
5. AVENIDA RIO BRANCO	5. R. JORGE LUIZ LOZOVOY
6. AVENIDA PARANÁ	6. RUA SEBASTIÃO ARMADO DA SILVA
7. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	7. RUA SANTO ROSA
8. AVENIDA RIO BRANCO	8. RUA PEDRO OSMIR PINHA DA COSTA
9. AVENIDA ANHANGUERA	9. AVENIDA VITÓRIA
10.AVENIDA APUCARANA	10.RUA AFONSO PENA
11. AVENIDA VITÓRIA	11. AVENIDA APUCARANA
12.RUA PEDRO OSMIR PINHA DA COSTA	12.AVENIDA ANHANGUERA
13.RUA SANTO ROSA	13.AVENIDA RIO BRANCO
14.RUA SEBASTIÃO ARMADO DA SILVA	14.AVENIDA RIO BRANCO
15.R. JORGE LUIZ LOZOVOY	15.RUA JOSÉ TEIXEIRA D'AVILA
16.R. MARTINHO LUTERO	16.RUA PIUNA
17.R. WELLINGTON A. C. DE OLIVEIRA	17.PRAÇA DA BÍBLIA
18.R. AUGUSTO F DO NASCIMENTO	
19.R. JORGE LUIZ LOZOVOY	
20. AV. PRESIDENTE CASTELO BRANCO	
21.R. JOSÉ GRANDI RUSSI	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS				
LINHA Nº 8	NOME DA LINHA: 1° DE MAIO CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 15,0	FROTA OPERACIONAL 02	TEMPO/ VIAGEM 45	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 20	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 23	KM/DIA 300	PASSAGEIROS/DIA 2200		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 20		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

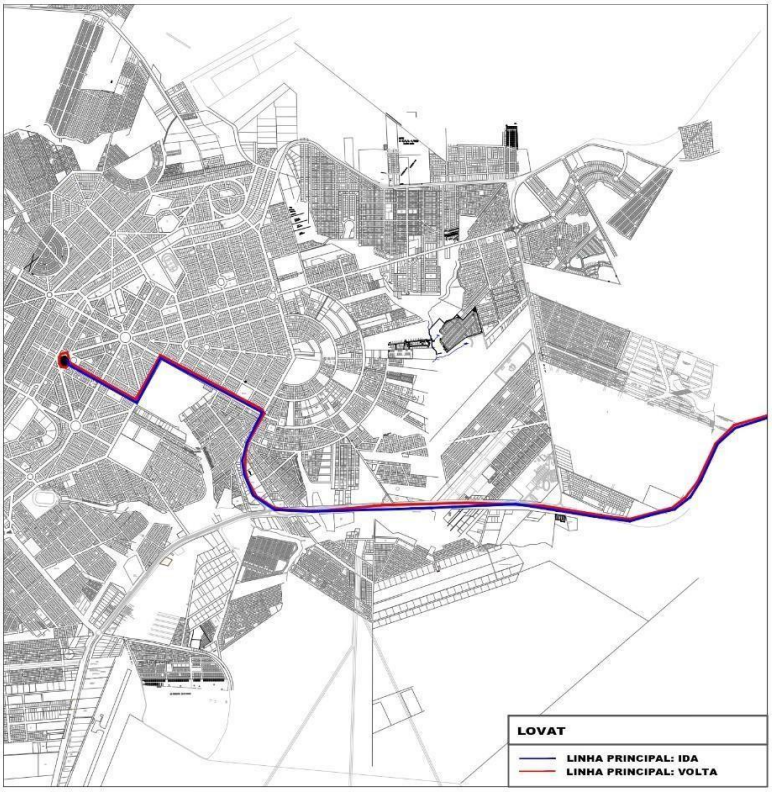
CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
SABADO	01
VIAGENS SABADO 06	KM SABADO 90
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS	

CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
DOMINGO	00
VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO X	

ITINERÁRIO	
IDA	**VOLTA**
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA ALFREDO BERNARDO
2. AVENIDA IPIRANGA	2. RUA DOS MARCENEIROS
3. RUA JUSSARA	3. RUA LAURINDO MARQUES DE SOUZA
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. RUA ABÍLIO RODRIGUEZ CARDOSO
5. RUA DR CAMARGO	5. RUA MANUEL DE FREITAS DA SILVA
6. AVENIDA ARAPONGAS	6. RUA MARIA AUGUSTA DE FREITAS
7. AVENIDA GUARANI	7. AVENIDA OLIVAR VALÉRIO
8. AVENIDA RIO GRANDE DO NORTE	8. AVENIDA AUGUSTA MENDONÇA
9. RUA IRATI	9. RUA ALFREDO BERNARDO
10. AVENIDA VITÓRIA	10. AVENIDA VITÓRIA
11. RUA ALFREDO BERNARDO	11. RUA IRATI
12. AVENIDA AUGUSTA MENDONÇA	12. AVENIDA RIO GRANDE DO NORTE
13. AVENIDA OLIVAR VALÉRIO	13. AVENIDA GUARANI
14. RUA ABILIO RODRIGUES CARDOSO	14. AVENIDA ARAPONGAS
15. RUA LAURINHO MARQUES MENDONÇA	15. RUA MONISTRO OLIVEIRA SALAZAR
16. RUA DOS MARCENEIROS	16. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
17. RUA ALFRESDO BERNARDO	17. RUA JOSÉ TEIXEIRA D'ÁVILA
18. RUA DOS SERVIDORES PÚBLICOS	18. PRAÇA DA BÍBLIA
19. RUA DOS LOJISTAS	
20. RUA DOS VEREADORES	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: LOVAT CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 29,7	FROTA OPERACIONAL 01	TEMPO/ VIAGEM 60	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 30	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 60	KM/DIA 297	PASSAGEIROS/DIA 900		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (I + v) 10		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01
VIAGENS SABADO 04	KM SABADO 119
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS	

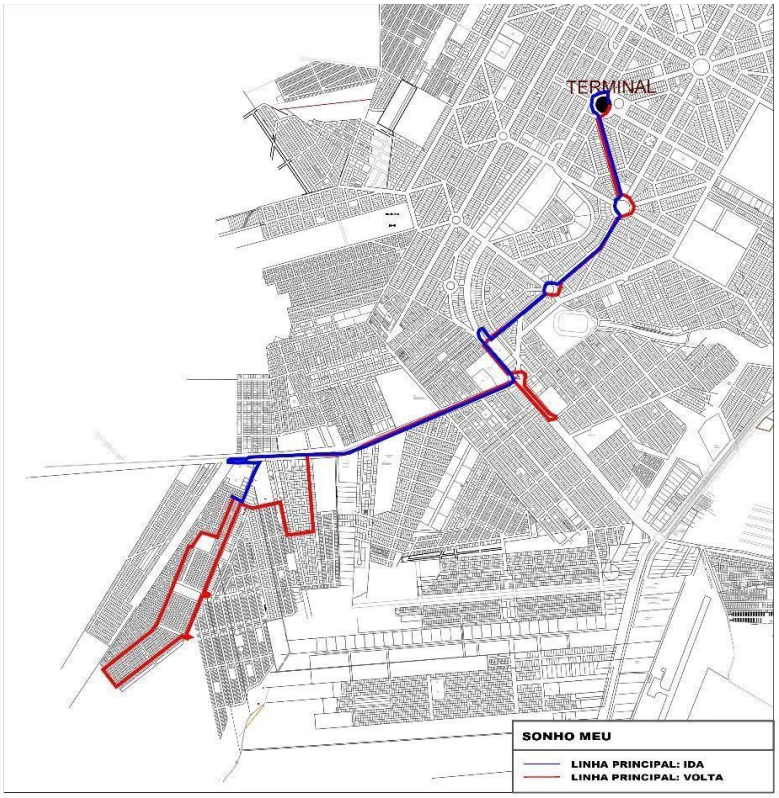
CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 00
VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO X	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. PR 323
2. AVENIDA IPIRANGA	2. AVENIDA TIRADENTES
3. AVENIDA FLORIDA	3. AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO
4. AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO	4. AVENIDA FLORIDA
5. AVENIDA TIRADENTES	5. AVENIDA IPIRANGA
6. PR 323	6. PRAÇA DA BÍBLIA

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: SONHO MEU CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 14,1	FROTA OPERACIONAL 02	TEMPO/ VIAGEM 40	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 21	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 20	KM/DIA 282	PASSAGEIROS/DIA 2200		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 20		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01
VIAGENS SABADO 06	KM SABADO 85
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS	

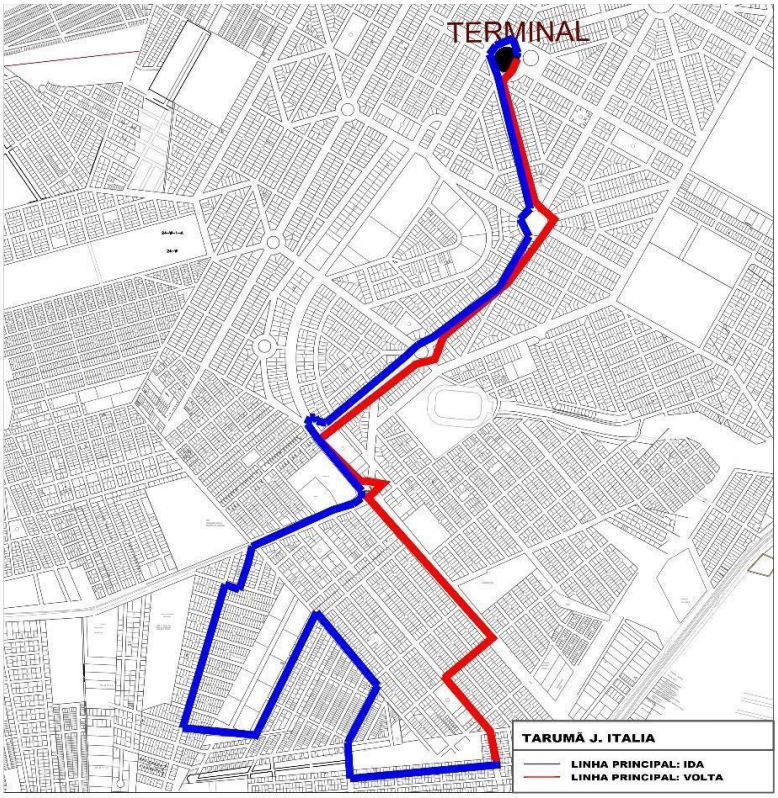
CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 01
VIAGENS DOMINGO 04	KM DOMINGO 56
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA JORGE DE LIMA
2. AVENIDA CELSO GARCIA CID	2. AVENIDA BRUNO TOLENTINO
3. AVENIDA BRASIL	3. AVENIDA JUNQUEIRA FREIRE
4. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA DA FONSECA	4. RUA ANTONIO DE FREITAS
5. PR 489	5. R. WILMA MOREIRA ZANATTO
6. RETORNO	6. RUA MARIA BATISTA ARAUJO
7. PR 489	7. R. AGENOR ZANATO
8. AVENIDA JUNQUEIRA FREIRE	8. PR 489
9. RUA CRUZ DE SOUZA	9. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA DA FONSECA
10. RUA LEO VAZ	10. RETORNO
	11. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA DA FONSECA
	12. AVENIDA BRASIL
	13. AVENIDA CELSO GARCIA CID
	14. PRAÇA DA BÍBLIA

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: TARUMÃ J.ITALIA CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 10,0	FROTA OPERACIONAL 01	TEMPO/ VIAGEM 30	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 20	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 30	KM/DIA 250	PASSAGEIROS/DIA 3300		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 25		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01
VIAGENS SABADO 06	KM SABADO 60
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS	

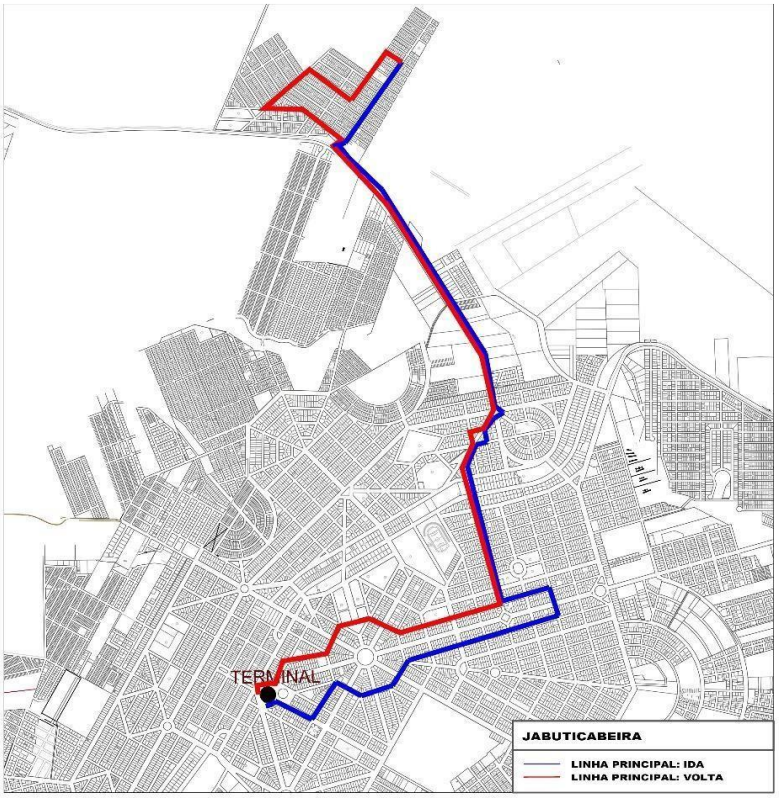
CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 00
VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. AVENIDA JULIO CÉSAR JARROS
2. AVENIDA CELSO GARCIA CID	2. RUA AMADEU BOGIO MERLO
3. AVENIDA BRASIL	3. AVENIDA ANGELO MOREIRA DA FONSECA
4. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA DA FONSECA	4. AVENIDA BRASIL
5. PR 489	5. AVENIDA CELSO GARCIA CID
6. RUA AIRTON SENNA	6. PRAÇA DA BÍBLIA
7. RUA EUCLIDES DA CUNHA	
8. RUA IGNÁCIO URBANSKI	
9. RUA MANOEL BOTELHO CORDEIRO	
10. RUA PAULO KOBAYASHI	
11. AVENIDA BASILIO SGORLON	
12. RUA JOANA PESUTTI SGORLON	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: JABUTICABEIRA CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 13,9	FROTA OPERACIONAL 02	TEMPO/ VIAGEM 40	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 20,7	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 20	KM/DIA 348	PASSAGEIROS/DIA 2700		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 25		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

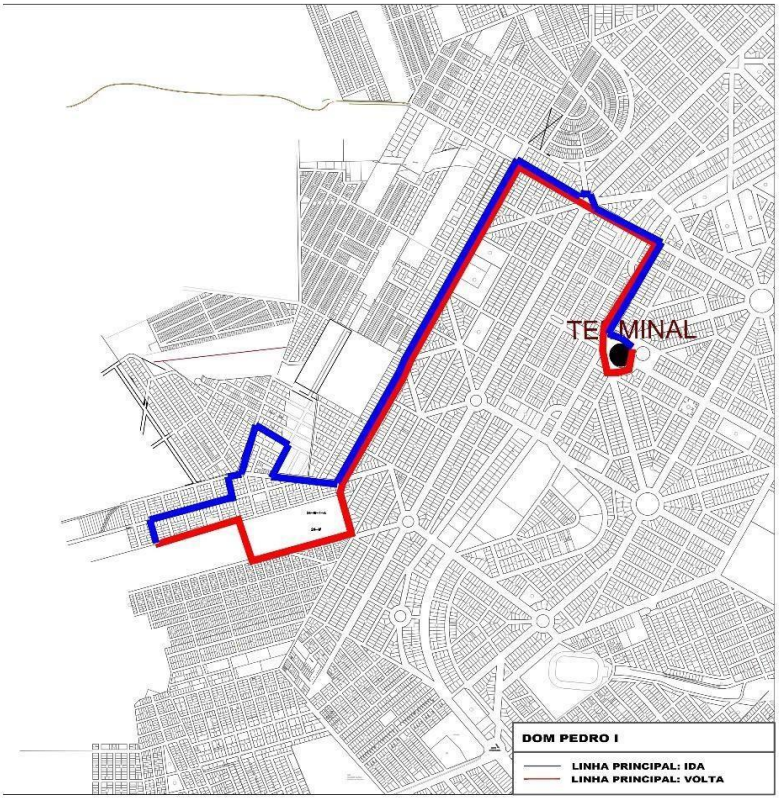
CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01	CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 01
VIAGENS SABADO 08	KM SABADO 111	VIAGENS DOMINGO 04	KM DOMINGO 56
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		TIPO VEÍCULO MICRO - ÔNIBUS	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA DA ONZE HORAS
2. AVENIDA IPIRANGA	2. AVENIDA DOS GIRASSOIS
3. RUA JUSSARA	3. RUA DOS LIZIANTOS
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. RUA DAS FITÔNIAS
5. RUA DOUTOR CAMARGO	5. RUA DAS AVENCAS
6. RUA CAMBÉ	6. PR 580
7. RUA MINISTRO OLIVEIRA SALAZAR	7. RUA ARAPONGAS
8. RUA ARAPONGAS	8. RUA MINISTRO OLIVEIRA SALAZAR
9. PR 580	9. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
10. RUA FLOR DE IPÊ	10. RUA JOSÉ TEIXEIRA D'AVILLA
11. RUA DAS SAMAMBAIAS	11. PRAÇA DA BÍBLIA

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: DOM PEDRO I CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM)	FROTA OPERACIONAL	TEMPO/ VIAGEM	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h)	TARIFA R$
8,8	01	30	17,4	4,00
INTERVALO	KM/DIA	PASSAGEIROS/DIA		TIPO LINHA
30	132	1200		RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v)		TIPO VEÍCULO		
15		MICRO-ÔNIBUS		

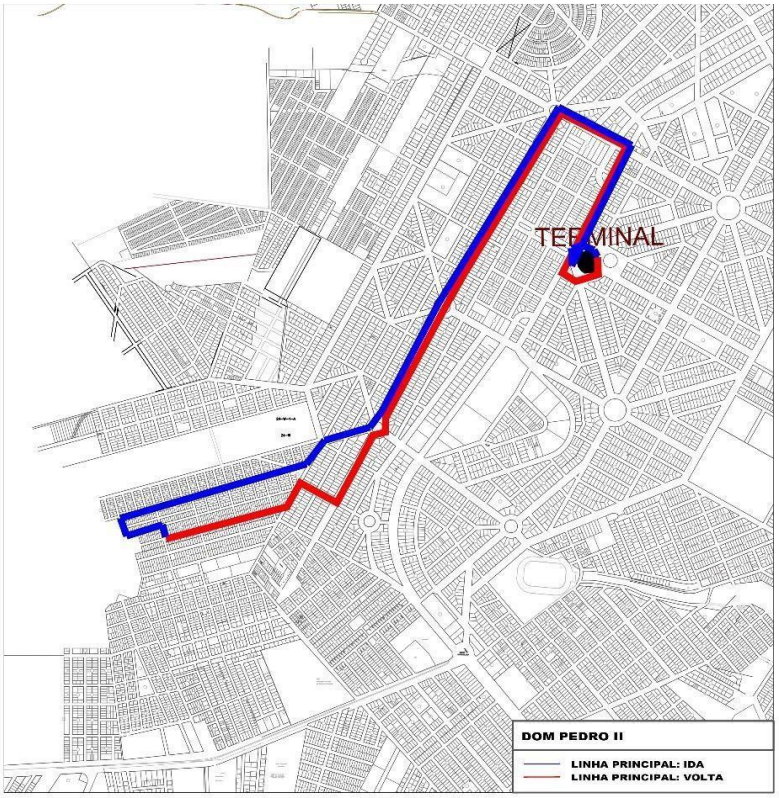
CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL	CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
SABADO	01	DOMINGO	00
VIAGENS SABADO	KM SABADO	VIAGENS DOMINGO	KM DOMINGO
06	53	00	00
TIPO VEÍCULO		TIPO VEÍCULO	
MICRO-ÔNIBUS		x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA MIGUEL MARTINS DE MELO
2. AV. DR. ANGELO MOREIRA DA SONSECA	2. R.G
3. AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO	3. RUA PROFETA ELIZEU
4. AVENIDA GOIANIA	4. AVENIDA DOS XETAS
5. TRAVESSIA ITU	5. AVENIDA GOIANIA
6. RUA PEDRINHO ULIANA	6. AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO
7. RUA JOSE PEREIRA DA SILVA	7. AV. DR. ANGELO MOREIRA DA SONSECA
8. RUA BELO JARDIM	8. PRAÇA DA BÍBLIA
9. TRAVESSIA ITU	
10. RUA MACHADO DE ASSIS	
11. RUA JOÃO PAULO DOS SANTOS	
12. RUA ADELIA PRADO	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS				
LINHA Nº 16	NOME DA LINHA: DOM PEDRO II CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 8,2	FROTA OPERACIONAL 01	TEMPO/ VIAGEM 30	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 16,6	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 30	KM/DIA 123	PASSAGEIROS/DIA 1200		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 15		TIPO VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS		

CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
SABADO	01
VIAGENS SABADO 06	KM SABADO 49
TIPO VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS	

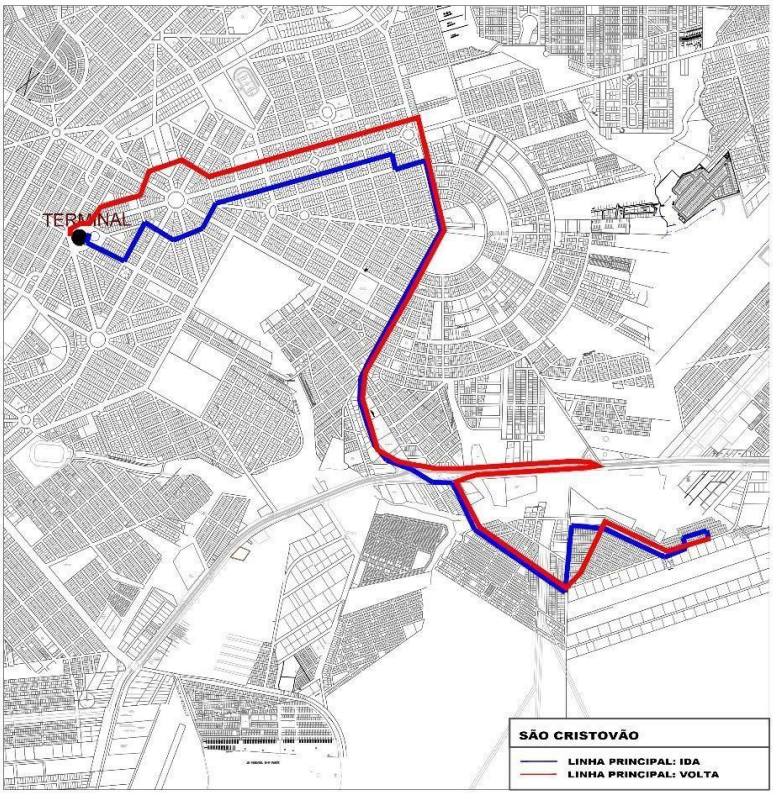
CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
DOMINGO	00
VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA SÃO SEBASTIÃO
2. AVENIDA ANGELO MOREIRA	2. RUA NOSSA SENHORA APARECIDA
3. AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO	3. RUA ANHUMAI
4. AVENIDA RIO GRANDE DO NORTE	4. RUA PRESIDENTE BERNARDES
5. AVENIDA DOS XETAS	5. AVENIDA RIO GRANDE DO NORTE
6. RUA ANHUMAÍ	6. AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRNACO
7. RUA NOSSA SENHORA DA GLÓRIA	7. PRAÇA DA BÍBLIA
8. RUA SANTOS REIS MAGOS	8. AVENIDA DR. ANGELO MOREIRA
9. RUA NOSSA SENHORA GUADALUPE	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS				
LINHA Nº 17	NOME DA LINHA: SÃO CRISTOVÃO CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 17,3	FROTA OPERACIONAL 02	TEMPO/ VIAGEM 60	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 17,3	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 30	KM/DIA 260	PASSAGEIROS/DIA 1780		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 15		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

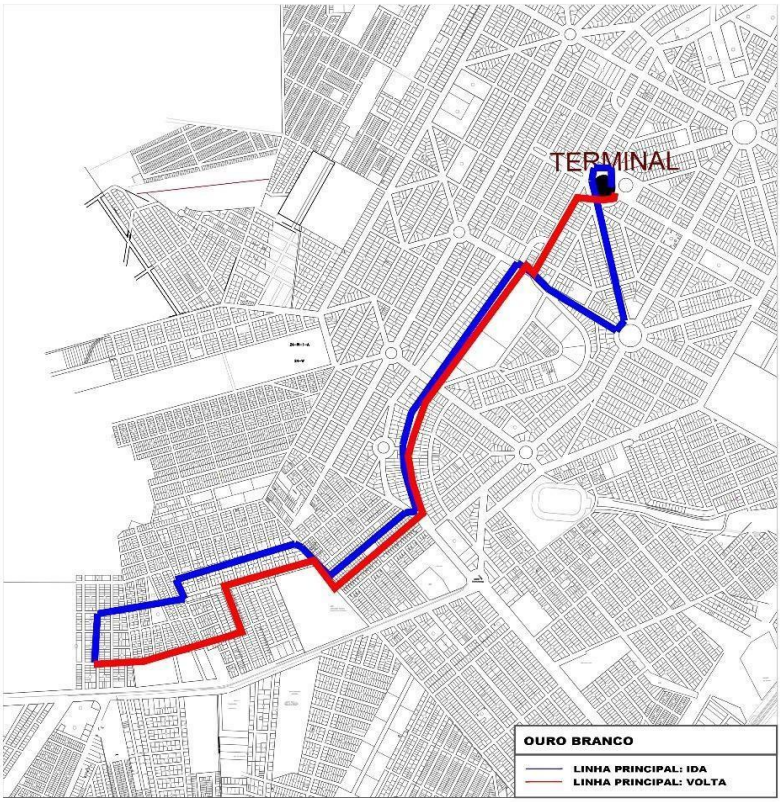
CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL	CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
SABADO	01	DOMINGO	01
VIAGENS SABADO 08	KM SABADO 138	VIAGENS DOMINGO 04	KM DOMINGO 69
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		TIPO VEÍCULO MICRO - ÔNIBUS	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA SÃO ANDRÉ
2. AVENIDA IPIRANGA	2. RUA SANTO ANTONIO
3. RUA JUSSARA	3. RUA SÃO LUCAS
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. AVENIDA ALEXANDRE CERANTO
5. RUA DR CAMARGO	5. PR 323
6. RUA JOSÉ HONÓRIO	6. RETORNO
7. AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS	7. PR 323
8. AVENIDA LONDRINA	8. AVENIDA TIRADENTES
9. AVENIDA TIRADENTES	9. AVENIDA LONDRINA
10. PR 323	10. RUA MONISTRO OLIVEIRA SALAZAR
11. AVENIDA ALEXANDRE CERANTO	11. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
12. RUA SÃO LUCAS	12. RUA JOSÉ TEIXEIRA D'ÁVILA
13. RUA SANTO ANTONIO	13. PRAÇA DA BÍBLIA
14. RUA SÃO ANDRÉ	
15. TRAV 7	
16. RUA SÃO PEDRO	
17. TRAV 9	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: OURO BRANCO CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM)	FROTA OPERACIONAL	TEMPO/ VIAGEM	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h)	TARIFA R$
18	01	30	16,5	4,00
8,3				

INTERVALO	KM/DIA	PASSAGEIROS/DIA	TIPO LINHA
30	166	2000	RADIAL

VIAGENS/DIA (i + v)	TIPO VEÍCULO
20	PADRON 12 METROS

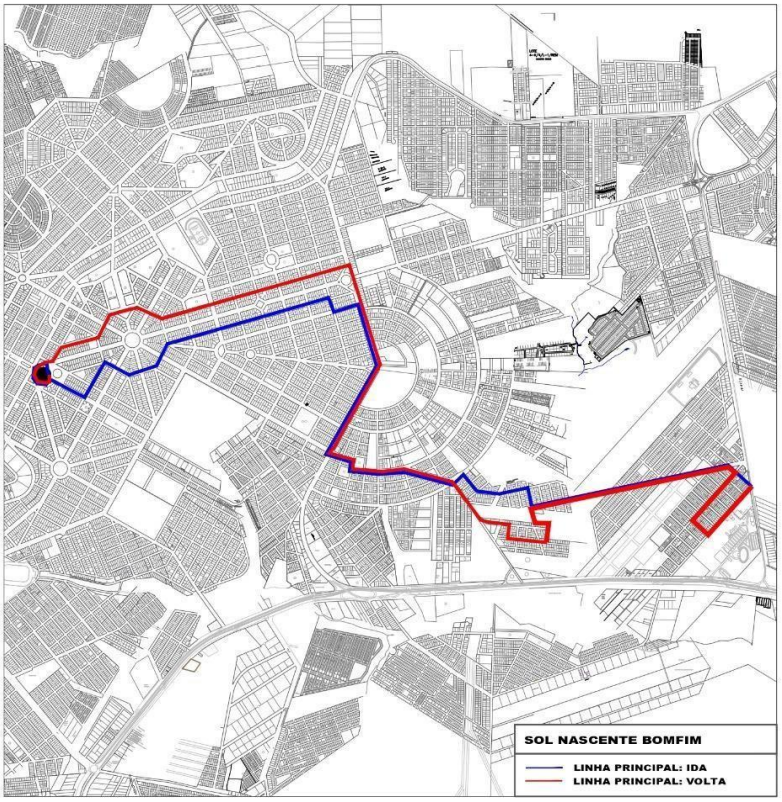
CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL	CLASSIFICAÇÃO	FROTA OPERACIONAL
SABADO	01	DOMINGO	00
VIAGENS SABADO	KM SABADO	VIAGENS DOMINGO	KM DOMINGO
06	50	00	00
TIPO VEÍCULO		TIPO VEÍCULO	
PADRON 12 METROS		x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA AMETISTA
2. AVENIDA ANGELO MOREIRA DA FONSECA	2. RUA MORUMBI
3. RUA SANTINA COLOMBO BONORÁ	3. RUA VERA LUCIA BERLINO
4. RUA FRANSCISCO INACIO SILVA	4. RUA FRANSCISCO INACIO SILVA
5. RUA GUSTAVO CRAY	5. RUA NATALINA GIROTO
6. RUA DIAMANTE	6. AVENIDA ANGELO MOREIRA DA FONSECA
7. RUA OPÁZIO	7. AVENIDA PADRE JOSE GERMANO NETO JUNIOR
8. RUA ANTENOR CORSARTO	8. AVENIDA CELSO GARCIA CID
	9. PRAÇA DA BÍBLIA

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS

LINHA Nº	NOME DA LINHA: SOL NASCENTE BOMFIM CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 16,0	FROTA OPERACIONAL 01	TEMPO/ VIAGEM 50	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 19,3	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 50	KM/DIA 128	PASSAGEIROS/DIA 500		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 08		TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS		

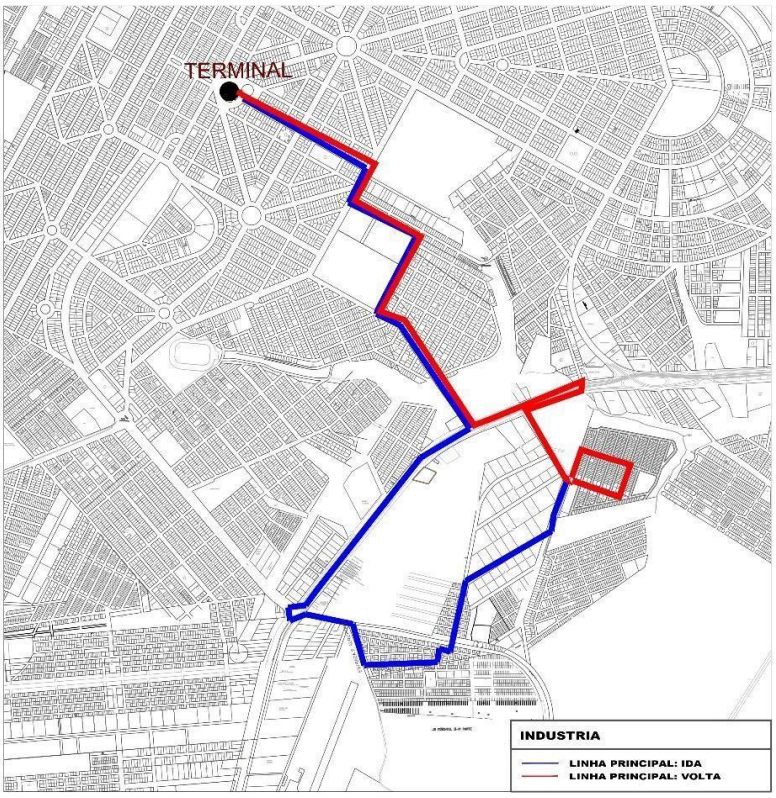
CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01	CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 00
VIAGENS SABADO 06	KM SABADO 96	VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS		TIPO VEÍCULO x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. RUA FRANÇA
2. AVENIDA IPIRANGA	2. RUA SUIÇA
3. RUA JUSSARA	3. RUA VENEZUELA
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. RUA GRÃ BRETANHA
5. RUA DR CAMARGO	5. AVENIDA MALTA
6. RUA JOSÉ HONÓRIO RAMOS	6. RUA DOM AFONSO
7. AVENIDA PRESIDENTE GETULIO VARGAS	7. RUA ANDORINHA
8. AVENIDA LONDRINA	8. RUA EMA
9. AVENIDA TIRADENTES	9. AV. OLINDA
10. AVENIDA CASTELO BRANCO	10. AVENIDA RIO GRANDE DO SUL
11. AVENIDA RIO GRANDE DO SUL	11. AVENIDA CASTELO BRANCO
12. RUA JOSIA ANTUNES DE SOUZA	12. AVENIDA TIRADENTES
13. RUA ANDORINHA	13. AVENIDA LONDRINA
14. RUA JOÃO DE BARRO	14. RUA MONISTRO OLIVEIRA SALAZAR
15. RUA AGUIA	15. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
16. RUA EMA	16. RUA JOSÉ TEIXEIRA D'ÁVILA
17. RUA ANDORINHA	17. PRAÇA DA BÍBLIA
18. RUA DOM AFONSO	
19. AVENIDA MALTA	
20. RUA GRÃ BRETANHA	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS				
LINHA Nº 20	NOME DA LINHA: INDUSTRIA CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 11,4	FROTA OPERACIONAL 02	TEMPO/ VIAGEM 40	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 17	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 20	KM/DIA 171	PASSAGEIROS/DIA 1800		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 15		TIPO VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS		

CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01
VIAGENS SABADO 06	KM SABADO 68
TIPO VEÍCULO PADRON 12 METROS	

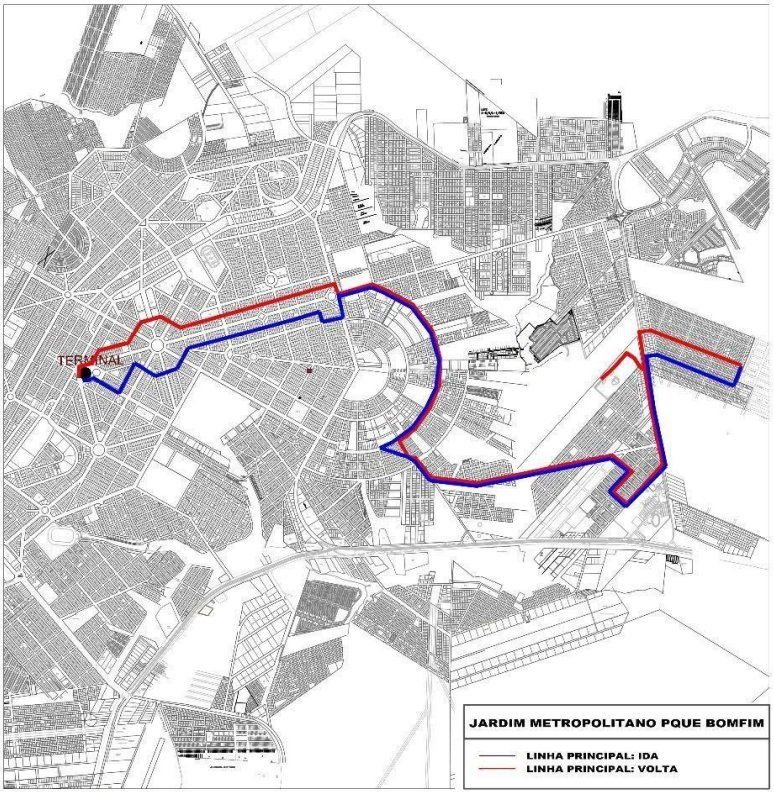
CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 00
VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO x	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. R. ARLANDA PARRA BETANIM
2. AVENIDA IPIRANGA	2. RUA ALEDINO SALA
3. AVENIDA GOVERNADOR PARIGOT DE SOUZA	3. RUA MIGUEL JOAQUIM FERNANDES
4. AV. CABO FRANCISCO DAMIÃO DA SILVA	4. AVENIDA JOSÉ JOÃO DE OLIOVEIRA
5. R. RODRIGUES ALVES	5. AVENIDA FLORIVALDO RICIERI
6. AVENIDA ARIOLVADO RODRIGUES DE MORAES	6. PR. 323
7. ROD. 323	7. RETORNO
8. R.A	8. PR 323
9. ROTATÓRIA	9. AVENIDA ARIOLVADO RODRIGUES DE MORAES
10. AV. UMUARAMA	10. R. RODRIGUES ALVES
11. ESTRADA P/ AEROPORTO	11. AV. CABO FRANCISCO DAMIÃO DA SILVA
12. R. VALDEMIR MENEGASSI	12. AVENIDA GOVERNADOR PARIGOT DE SOUZA
13. RUA MARIA MATOS DA SILVA	13. AVENIDA IPIRANGA
14. AV. INDUSTRIAL	14. PRAÇA DA BÍBLIA
15. RUA VICENTE FERRAZ DE CAMPOS	
16. AVENIDA FLORIVALDO R. TAMPELINI	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS				
LINHA Nº **21**	NOME DA LINHA: **JARDIM METROPOLITANO PQUE BOMFIM** CLASSIFICAÇÃO: **DIAS ÚTEIS**			
EXTENSÃO (KM) **20,5**	FROTA OPERACIONAL **01**	TEMPO/ VIAGEM **60**	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) **20,4**	TARIFA R$ **4,00**
INTERVALO **60**	KM/DIA **205**	PASSAGEIROS/DIA **1310**		TIPO LINHA **RADIAL**
VIAGENS/DIA (i + v) **10**		TIPO VEÍCULO **PADRON 12 METROS**		

CLASSIFICAÇÃO **SABADO**	FROTA OPERACIONAL **01**
VIAGENS SABADO **04**	KM SABADO **82**
TIPO VEÍCULO **MICRO-ÔNIBUS**	

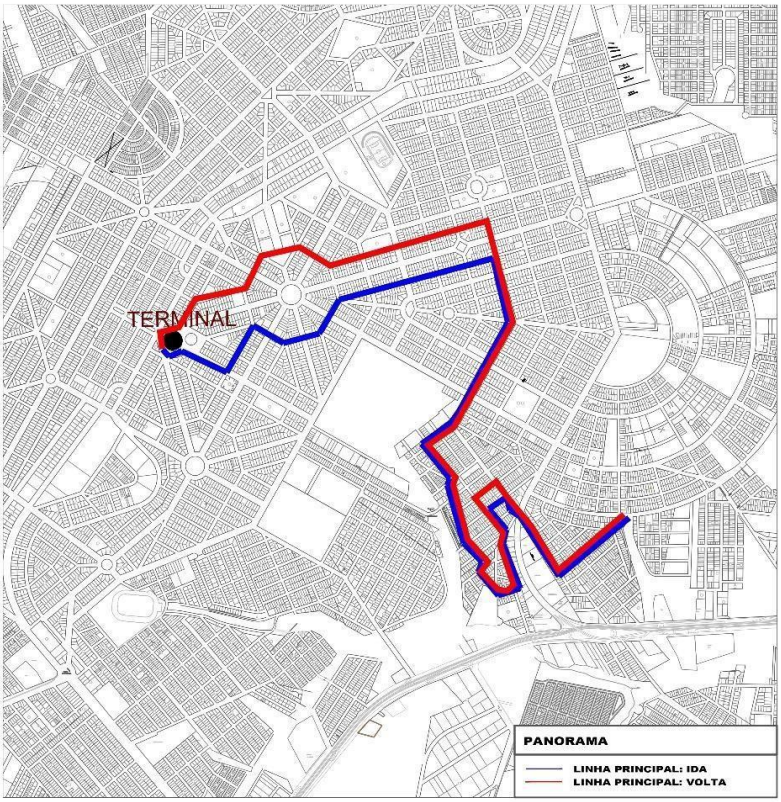
CLASSIFICAÇÃO **DOMINGO**	FROTA OPERACIONAL **00**
VIAGENS DOMINGO **00**	KM DOMINGO **00**
TIPO VEÍCULO **x**	

ITINERÁRIO

IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. PR 482
2. AVENIDA IPIRANGA	2. RUA FRANÇA
3. RUA JUSSARA	3. RUA FILIPINAS
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. RUA VENEZA
5. RUA DR CAMARGO	5. RUA ITALIA
6. AV. LONDRINA	6. PROL. AVENIDA MALTA
7. AVENIDA PARANÁ	7. RUA JOSIAS ANTUNES DE SOUZA
8. AVENIDA RIO GRANDE DO SUL	8. RUA OURINHOS
9. RUA OURINHOS	9. AVENIDA RIO GRANDE DO SUL
10. RUA JOSIAS ANTUNES DE SOUZA	10. AVENIDA PARANÁ
11. PROL. AVENIDA MALTA	11. RUA MONISTRO OLIVEIRA SALAZAR
12. RUA ITALIA	12. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
13. RUA VENEZA	13. RUA JOSÉ TEIXEIRA D'ÁVILA
14. RUA FILIPINAS	14. PRAÇA DA BÍBLIA
15. RUA FRANÇA	
16. PR 482	
17. AVENIDA JOAO HIPOLINO MEGDA	
18. R. JONCELINO ALVES MENDES	
19. R. EDEMILTON GERALDO POZZA	
20. PR 482	
21. ENTRADA HOSPITAL VETERINÁRIO	

SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UMUARAMA

PROJETO BÁSICO
ITINERÁRIO DE UMUARAMA



INDICADORES OPERACIONAIS				
LINHA Nº 22	NOME DA LINHA: PANORAMA CLASSIFICAÇÃO: DIAS ÚTEIS			
EXTENSÃO (KM) 11,8	FROTA OPERACIONAL 01	TEMPO/ VIAGEM 40	VELOCIDADE MÉDIA (Km/h) 17,8	TARIFA R$ 4,00
INTERVALO 40	KM/DIA 142	PASSAGEIROS/DIA 1550		TIPO LINHA RADIAL
VIAGENS/DIA (i + v) 12		TIPO VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS		

CLASSIFICAÇÃO SABADO	FROTA OPERACIONAL 01	CLASSIFICAÇÃO DOMINGO	FROTA OPERACIONAL 00
VIAGENS SABADO 06	KM SABADO 71	VIAGENS DOMINGO 00	KM DOMINGO 00
TIPO VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS		TIPO VEÍCULO x	

ITINERÁRIO

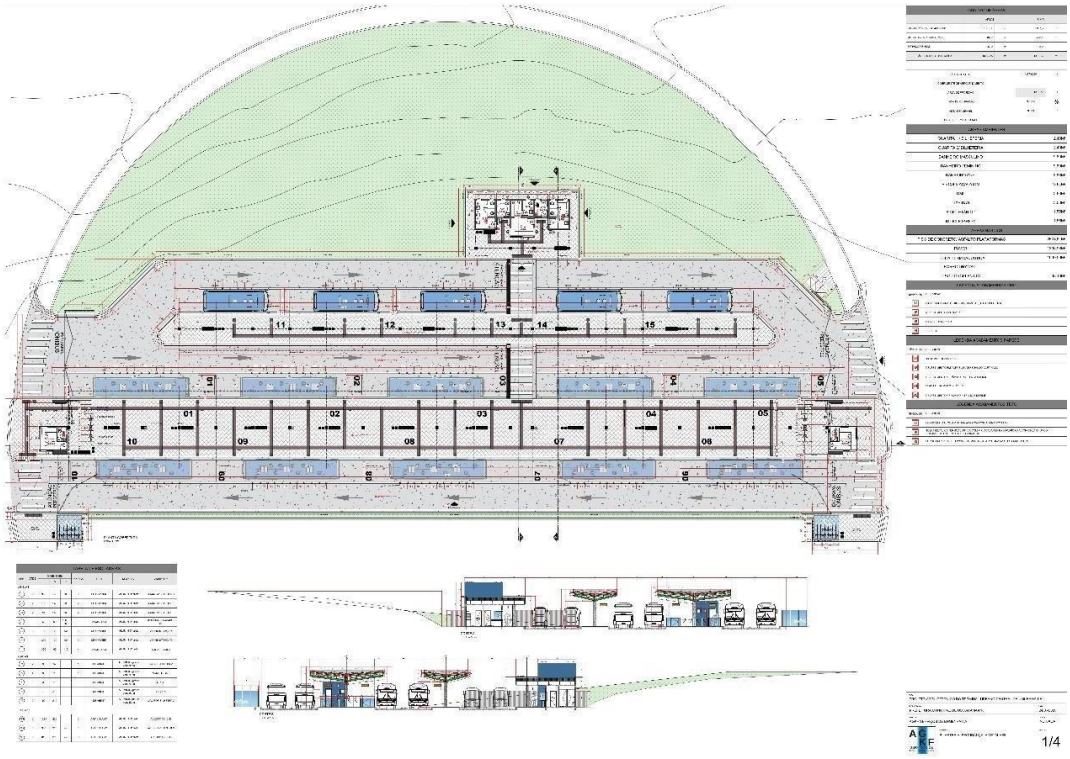
IDA	VOLTA
1. PRAÇA DA BÍBLIA	1. AVENIDA ATLÂNTICA
2. AVENIDA AIPIANGA	2. RUA DO CENTRO
3. RUA JUSSARA	3. VENIDA LIBERDADE
4. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA	4. RUA DAS ARVORES
5. RUA DOUTOR CAMARGO	5. RUA DAS PALMEIRAS
6. AVENIDA POLÂNDIA	6. RUA MIMOSA
7. AVENIDA PERNAMBUCO	7. RUA CORUMBÁ
8. RUA CORUMBÁ	8. AVENIDA PERNAMBUCO
9. RUA MIMOSA	9. AVENIDA POLÂNDIA
10. RUA DAS PALMEIRAS	10. RUA MINISTRO OLIVEIRA SALAZAR
11. RUA 7 DE SETEMBRO	11. RUA GOVERNADOR NEY BRAGA
12. AVENIDA LIBERDADE	12. RUA TEIXEIRA D'AVILA
13. RUA DO CENTRO	13. PRAÇA DA BÍBLIA
14. AVENIDA ATLÂNTICA	

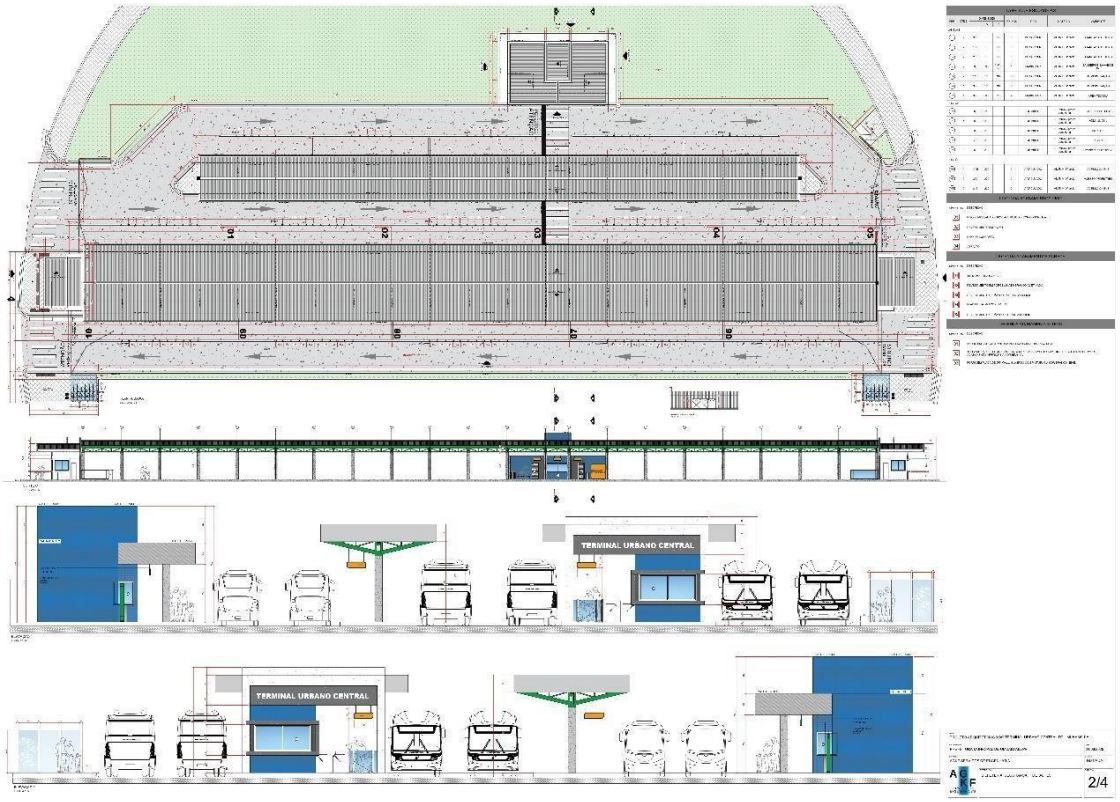
7. TERMINAL CENTRAL

É apresentado o Novo Terminal urbano Central em termos de anteprojeto arquitetônico na Praça da Bíblia, onde se encontra o atual Terminal Urbano, a ser construído pela Prefeitura de Umuarama com recursos próprios.

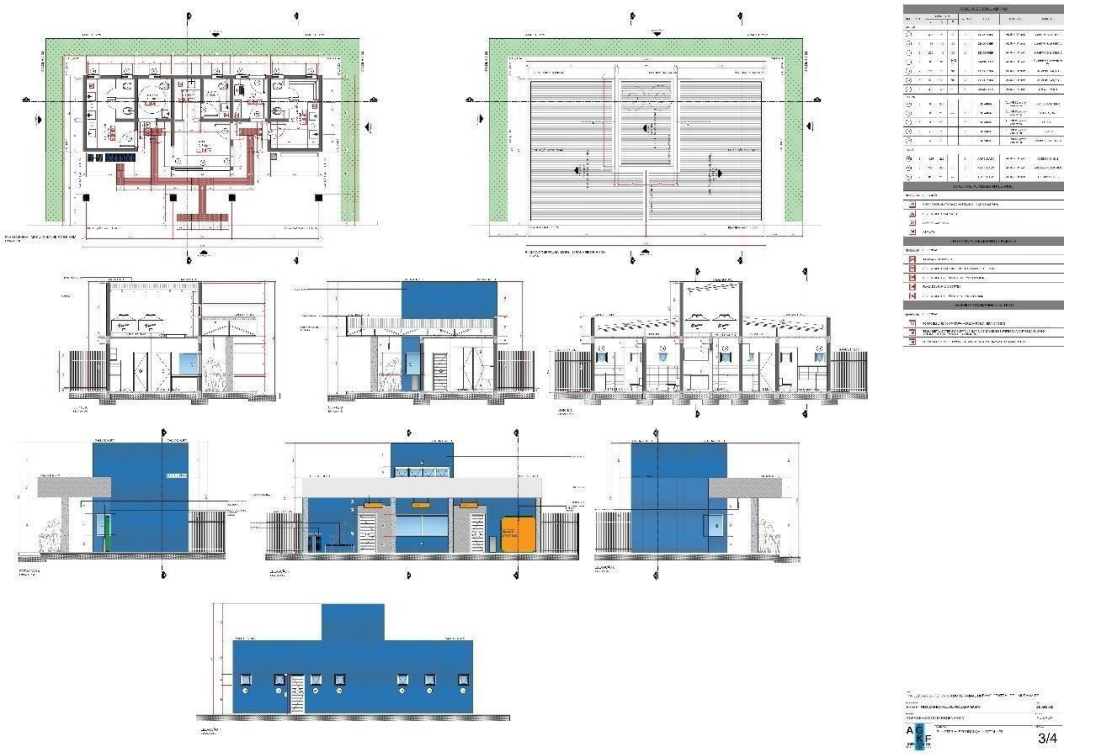
O Futuro terminal central será fechado, com pré-pagamento, bilheterias, banheiros, área de fiscalização, bicicletário e capacidade operacional adequada, mantendo o projeto do camelódromo.

Nas figuras apresentadas a seguir, se mostra o anteprojeto arquitetônico no novo Terminal Central.





2/4



3/4


Terminal Urbano Central






Terminal Urbano Central