

CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS QUESTIONAMENTOS REALIZADOS PELA COMISSÃO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO MIGUEL DO OESTE SOBRE O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICAS.

No dia 16 de dezembro de 2025, foi encaminhado à equipe técnica do CINCATARINA um conjunto de questionamentos sobre o Plano de Ações Estratégicas, documento que faz parte do processo de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de São Miguel do Oeste - SC.

Como forma de esclarecer os questionamentos, a equipe técnica do CINCATARINA elaborou este documento:

COMISSÃO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Comissão: Objetivos gerais: Criar mais um objetivo referente a cidades inteligentes e sustentáveis, uma vez que falta a abordagem de temas relacionados a tecnologias, plataformas e bancos de dados.

CINCATARINA: Os objetivos gerais propostos para o plano de mobilidade urbana de São Miguel do Oeste, baseiam-se na Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei federal 12.587/2012, que cita em seu artigo 7º:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Dessa forma, recomenda-se a manutenção dos objetivos já propostos, considerando que os objetivos gerais devem estar articulados com objetivos específicos, bem como com metas, ações e recomendações. A criação de um objetivo específico sem a devida vinculação a metas torna-se desnecessária.

Comissão: Proposição de rotas acessíveis (Figura 42): Verificar os apontamentos inseridos ao longo do cartograma, conforme as fotografias em anexo.

CINCATARINA: Os apontamentos foram analisados e estão descritos nas contribuições seguintes.

Comissão: Diferenciar mais as cores rosa e vermelho das prioridades;

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação;

Comissão: Qual a finalidade das rotas acessíveis? Só ligação entre principais equipamentos urbanos? Como funciona a conexão delas com o restante dos bairros e vias?

CINCATARINA: Conforme a Lei federal nº10.257/2001 (Estatuto da Cidade), define em seu artigo 41 § 3º:

§ 3º As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive **as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de**

saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros (BRASIL, 2001).

Ou seja, embora a lei preveja a implantação de rotas acessíveis em todas as vias urbanas do município, a prioridade deve ser dada às áreas com maior concentração de equipamentos públicos e serviços essenciais, além da integração, sempre que possível, com o sistema de transporte coletivo.

O plano de mobilidade urbana, com vigência de 10 anos, estabelecerá as diretrizes iniciais para essa implantação, permitindo sua ampliação gradual nas revisões futuras, até contemplar todo o território municipal.

Comissão: Novo centro de reabilitação e centro de autismo;

Verificar localização do novo CAPS no loteamento Privilégium (bairro Estrela) (A localização do CAPS foi demarcada no mapa da hierarquização viária);

Nova UBS bairro São Sebastião;

Nova UBS bairro São José;

Novo centro de idosos do bairro Jardim Peperi;

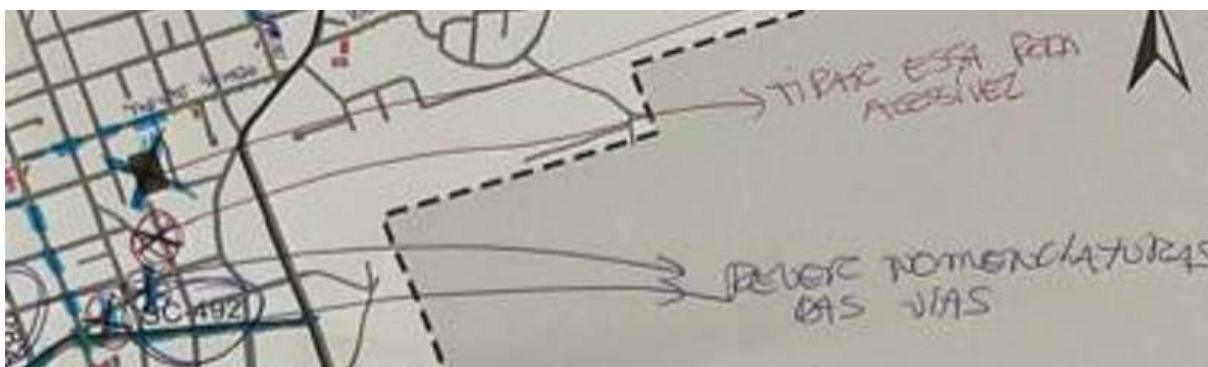
CINCATARINA: Adicionado conforme solicitação;

Comissão: Tirar a cor marrom

CINCATARINA: Devido a quantidade de informações que precisam ser representadas no cartograma (18 camadas), a manutenção da cor é necessária para assegurar a distinção e a leitura adequada dos elementos;

Comissão: Tirar essa rota acessível;

CINCATARINA: Possui alguma justificativa para retirar esse trecho? Para que possamos avaliar a solicitação, é necessária a apresentação de justificativa técnica quanto à retirada do trecho proposto.



Comissão: Rever nomenclatura das vias

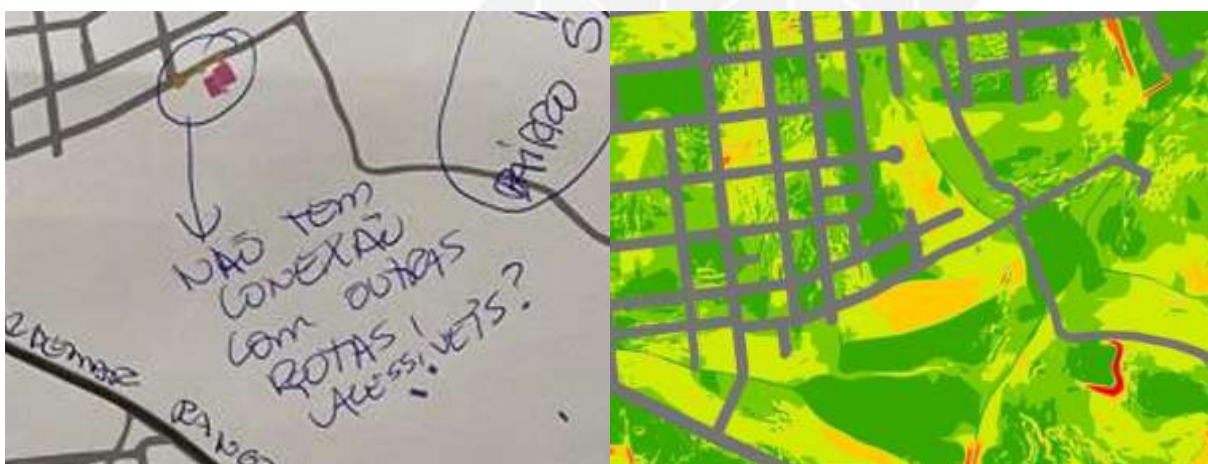
CINCATARINA: Ajustado conforme solicitação;

Comissão: Rua **Quinze XV** de Novembro

CINCATARINA: Ajustado conforme solicitação;

Comissão: Não tem conexão com outras rotas acessíveis?

CINCATARINA: A escola municipal José Veronese encontra-se localizada em uma região mais afastada comparada a outras edificações institucionais do município, apresentando, em seu entorno, áreas com declividade acentuada. Em razão dessas características, entende-se que a integração da unidade escolar com outras áreas do município ocorre, de forma mais adequada, por meio do transporte público coletivo.



Comissão: Pensar em propostas/soluções na Waldemar Rangrab, nos trechos sem calçada (pode compartilhar ciclofaixa e pedestres por exemplo?)

CINCATARINA: Os trechos não contemplados pelas rotas acessíveis, incluindo a Rua Waldemar Rangrab, podem ser enquadrados na Meta e Ação 06, que prevê o estabelecimento de um programa de requalificação ou adequação das calçadas em lotes públicos e privados, ocupados ou não, visando à padronização e à continuidade dos percursos acessíveis no município.

Essa meta propõe que o município defina prazos, incentivos e sanções aos proprietários de imóveis, tornando obrigatória a execução ou a adequação das calçadas públicas sob sua responsabilidade.

No que se refere à malha cicloviária compartilhada com o pedestre, o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VIII: Sinalização Cicloviária define o espaço compartilhado como: “espaço da via pública destinado prioritariamente aos pedestres, no qual os ciclistas compartilham a mesma área de circulação, desde que devidamente sinalizado” (CONTRAN, 2021).

Nesses casos, a calçada deve ser dimensionada de forma a comportar o fluxo bidirecional de ciclistas e pedestres, sendo que a faixa livre de circulação deve possuir largura mínima de 2,0 metros, sendo recomendável 2,5 metros, conforme orientações técnicas.

Ressalta-se que, em um cenário ideal de mobilidade urbana, nas vias em que o gabarito viário permita, recomenda-se a implantação de vias completas, nas quais cada modo de deslocamento disponha de espaço exclusivo e devidamente segregado;

Comissão: Tirar pois não são públicos

CINCATARINA: Removido conforme solicitado;

Comissão: Colocar mais nome de ruas (principais) ao longo do mapa (e não apenas as que escrevemos no mapa, colocar outras também) – fazer isso em todos os cartogramas!

CINCATARINA: Alguns nomes de vias foram adicionados; no entanto, não foi possível incluir todos os indicados nas imagens enviadas, pois isso causaria poluição visual e comprometeria a correta interpretação das informações do cartograma;

Comissão: Cor azul: novos pontos de conexão (precisam ser verificadas as prioridades);

CINCATARINA: Os trechos analisados caso a caso estão expressos abaixo:



O trecho apresenta locais com inclinação elevada que dificultariam a caminhabilidade, caso o município julgue extremamente necessário a inclusão desta via, podemos adicioná-la como conexão entre rotas acessíveis.



Trecho conectando as edificações institucionais adicionado, mas qual a justificativa de levar a rota acessível até a R. Waldemar Rangrab?



Um trecho da rota indicada apresenta inclinação superior a 8,33%; desse modo, não deve ser caracterizado como rota acessível. Caso o município julgue necessário, o trecho pode ser caracterizado como conexão, entretanto, surge o questionamento sobre a razão de conectá-lo à R. Waldemar Rangrab, uma vez que na região não há nenhuma edificação institucional.



Adicionado conforme solicitação;



Nesse trecho há locais com inclinação superior a 8,33%, tornando inadequado classificá-lo como rota acessível. Qual a justificativa para conectar a UBS São José a R. Willy Barth?



Adicionado conforme solicitação;



Adicionado conforme solicitação;



Nesse trecho há locais com inclinação superior a 8,33%, tornando inadequado classificá-lo como rota acessível.



Inovação e Modernização na Gestão Pública

Adicionado conforme solicitado, mas há um trecho que foi classificado como conexão entre rotas devido a inclinação da via.



Adicionado conforme solicitação;



Adicionado conforme solicitação;



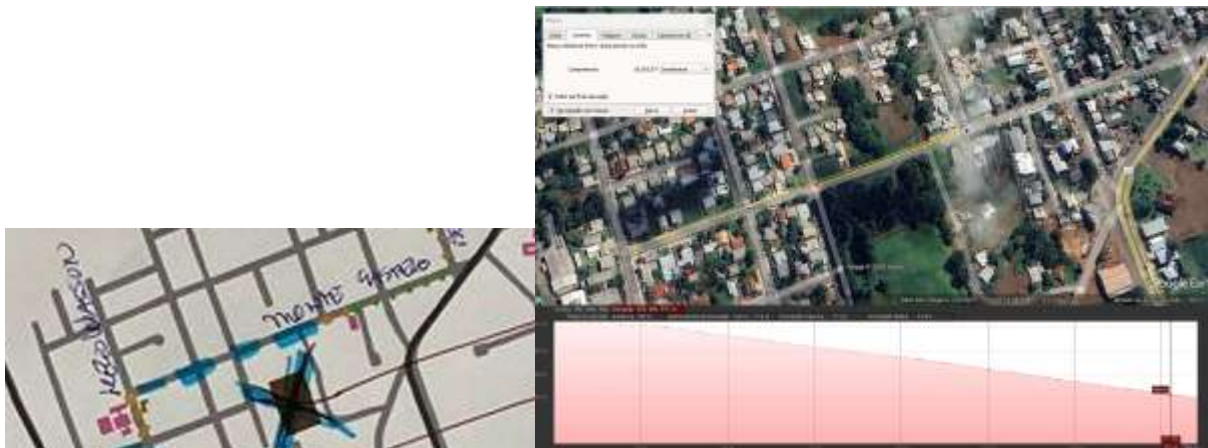
Nesse trecho há locais com inclinação superior a 8,33%, tornando inadequado classificá-lo como rota acessível.



Nesse trecho há locais com inclinação superior a 8,33%, tornando inadequado classificá-lo como rota acessível.



Adicionado conforme solicitação;



Nesse trecho há locais com inclinação superior a 8,33%, tornando inadequado classificá-lo como rota acessível.



Nesse trecho há locais com inclinação superior a 8,33%, tornando inadequado classificá-lo como rota acessível. Qual a justificativa para conectar com a R. Willy Barth?



Os trechos que possuem inclinação inferior a 8,33% foram adicionados conforme solicitado;



Adicionado conforme solicitação;



Nesse trecho há locais com inclinação superior a 8,33%, tornando inadequado classificá-lo como rota acessível.



Qual a justificativa para inclusão desse trecho? Pois não há nenhuma edificação institucional voltada para ele.

Comissão: Compatibilizar rotas acessíveis com hierarquização viária, malha cicloviária e transporte coletivo;

CINCATARINA: Os arquivos foram compatibilizados;

Comissão: Aeroporto

CINCATARINA: Não compreendemos o questionamento;

Comissão: MA-06 – Estabelecer programa de requalificação ou adequação das calçadas em lotes privados e públicos, ocupados ou não, viabilizando padronização e continuidade de percursos:

- Sugestão de alteração: Estabelecer programa de requalificação, adequação e manutenção das calçadas em lotes privados e públicos, ocupados ou não, viabilizando a padronização e a continuidade dos percursos.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação;

Comissão: MA-08 – Estabelecer estratégias para aplicação de arborização urbana nas calçadas:

- Sugestão de alteração: Estabelecer programa para a aplicação de arborização urbana nas calçadas.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação;

Comissão: MA-09, MA-11, MA-12 e MA-13:

- Abranger as calçadas como um todo, e não apenas aquelas pertencentes às rotas acessíveis.

CINCATARINA: **MA-09:** Iluminar e instalar mobiliários urbanos em todas as faixas de serviço integrantes das rotas acessíveis;

MA-11: Prever a adequação/implantação dos elementos de acessibilidade (sinalização tátil, rampas de acesso, entre outras), no perímetro urbano municipal, principalmente nas vias que compõem às rotas acessíveis, estando em conformidade com as normativas e legislações vigentes;

MA-12: Implantar travessias urbanas a nível do solo nas vias que correspondem às rotas acessíveis;

MA-13: Implantar travessias urbanas elevadas nas vias que correspondem às rotas acessíveis;

As proposições mencionadas na contribuição, são voltadas as rotas acessíveis visando assegurar uma infraestrutura de qualidade, principalmente nos locais onde há grande circulação de pessoas.

A escolha de englobar apenas esses trechos baseia-se no custo atrelado a essas melhorias, se elas forem expandidas para todo o perímetro urbano, irá onerar consideravelmente o município. Principalmente ao levarmos em consideração que todas as metas e ações propostas para o município, após a entrada em vigor da lei de mobilidade urbana, deverão ser executadas em até 10 anos.

Comissão: Recomendações – pedestres:

- Acrescentar recomendação para a criação de canais de comunicação entre o município e os munícipes, com o objetivo de tratar de maneira abrangente e contínua de todas as questões relacionadas às calçadas, em seus diversos aspectos.

CINCATARINA: Em consulta ao site da prefeitura municipal, constatou-se que a Ouvidoria se encontra em funcionamento. Esse canal de comunicação tem como objetivo promover o diálogo entre o cidadão e a administração pública, sendo responsável por receber sugestões, elogios, solicitações, reclamações e denúncias. Por meio da Ouvidoria, as manifestações são encaminhadas aos setores competentes, para que sejam realizadas a apuração e a adoção das providências necessárias. Dessa forma, já existe um canal institucional em funcionamento apto a receber contribuições relacionadas à infraestrutura urbana.

Comissão: Proposição de malha cicloviária - tipologia (Figura 75) - Verificar os apontamentos inseridos ao longo do cartograma, conforme as fotografias em anexo.

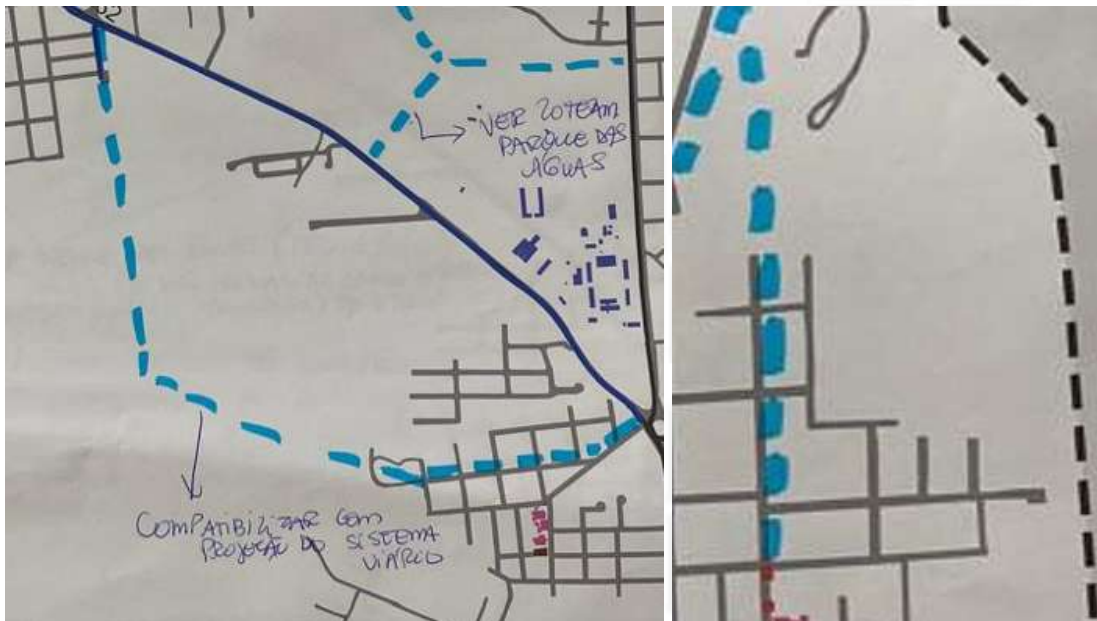
CINCATARINA: Os apontamentos foram analisados e estão descritos nas contribuições seguintes.

Comissão: Ver loteamento Baldissera e conectar

Ver loteamento Parque das Águas

CINCATARINA: Solicitamos o envio de do arquivo editável e georreferenciado para adicionarmos aos cartogramas.

Comissão: Compatibilizar com projeção do sistema viário



CINCATARINA: O plano de mobilidade urbana traz proposições de malha ciclovária para atendimento do sistema viário já consolidado, a previsibilidade de quais tipologias viárias receberão essa infraestrutura futuramente cabe a lei de parcelamento do solo.

Comissão: Colocar mais nomes de ruas (vias principais) ao longo do mapa

CINCATARINA: Adicionado conforme solicitação.

Comissão: Prever traços mais retílineos no Centro e com maior conectividade

CINCATARINA: Os traçados propostos foram definidos considerando os limites de inclinação das vias estabelecidos pelo CONTRAN. Dessa forma, em determinados trechos, torna-se necessária a adoção de desvios, com o objetivo de viabilizar a superação da declividade existente e ampliar o atendimento às edificações institucionais presentes na área.

Comissão: As tipologias podem ser definidas pelo Cincatarina, conforme as características das vias, mas contemplando os pontos indicados pela comissão.

CINCATARINA: Os pontos indicados pela comissão foram considerados e analisados caso a caso, conforme será descrito abaixo.

Comissão: Solicitamos algumas alterações na malha cicloviária

CINCATARINA: Foram analisados caso a caso cada rota proposta, estando elas dispostas abaixo.



A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 19,31%.



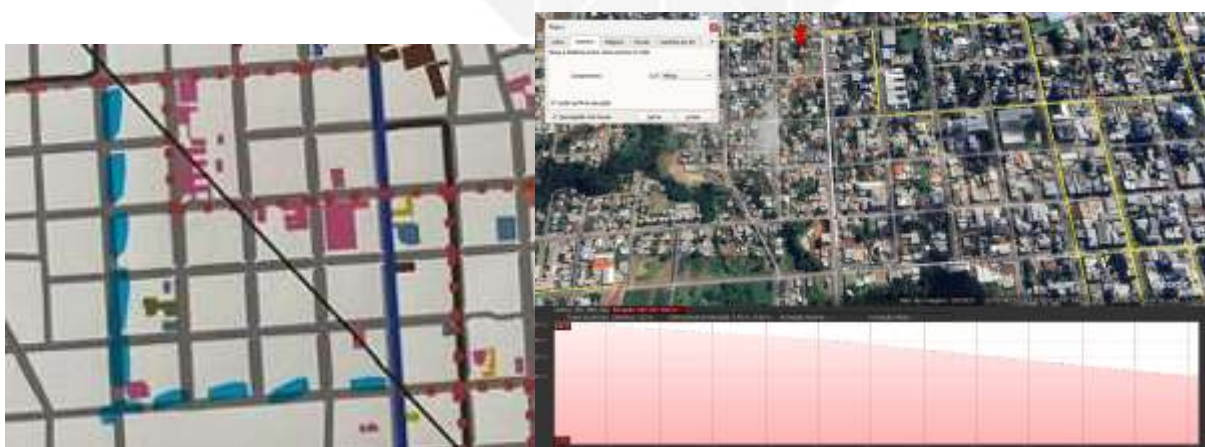
Adicionado conforme solicitação



A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 24,11%.

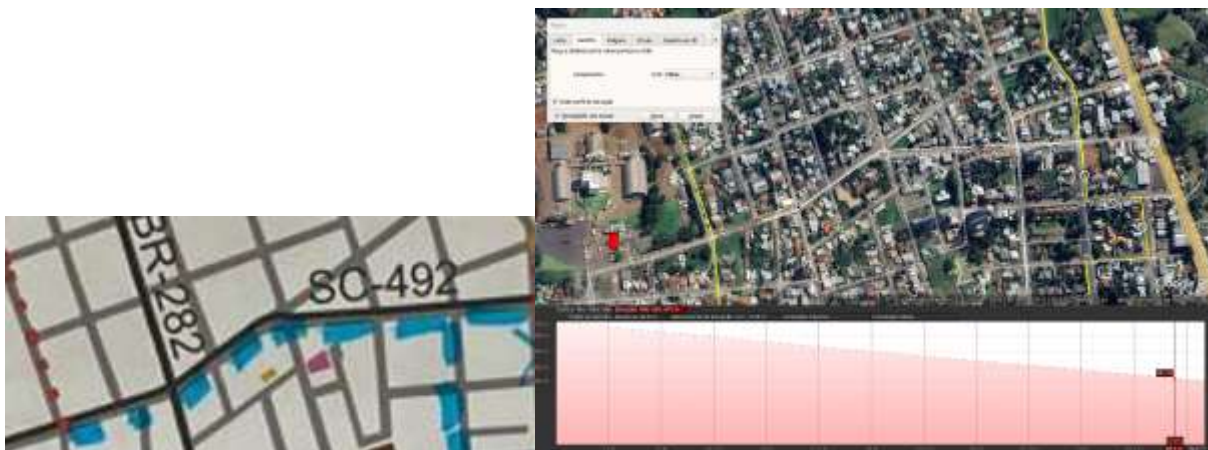


A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 23,41%.



Inovação e Modernização na Gestão Pública

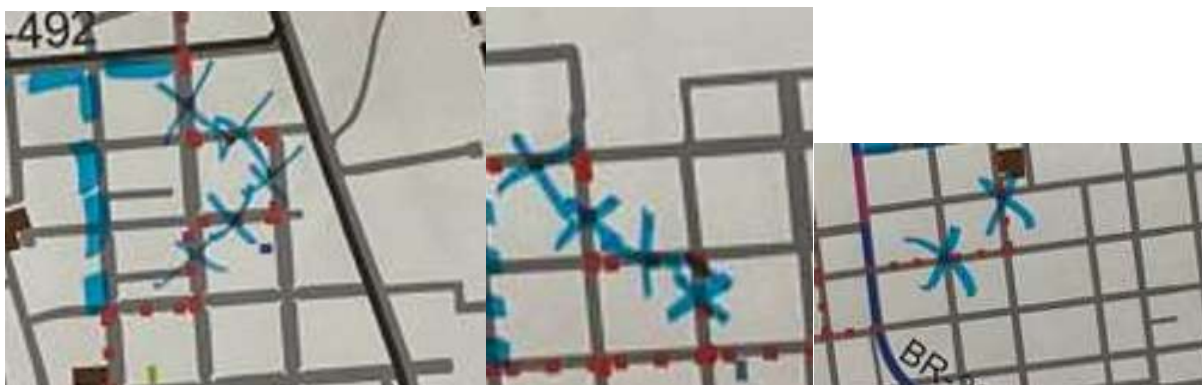
A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 8,92%.



A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 10,10%.



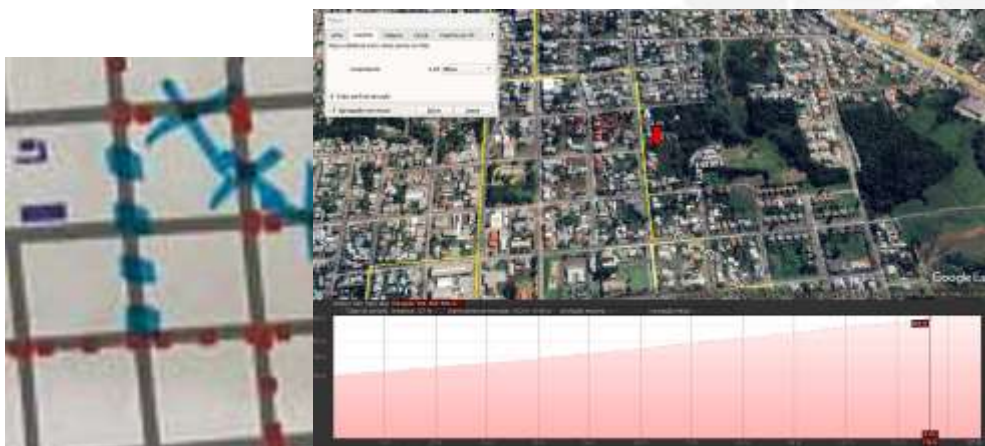
A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 13,76%.



Esses trechos estão descontínuos devido a inclinação da via, pois conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VIII: Sinalização Cicloviária os segmentos devem atender a seguinte tabela:

Inclinação (%)	Comprimento (c)	Altura (h)
5% - 6%	< 300 metros	15 a 18 metros
7%	< 150 metros	10,5 metros
8%	< 100 metros	8 metros
9%	< 60 metros	5,4 metros
10%	< 30 metros	3 metros
>11%	< 15 metros	1,65 metro

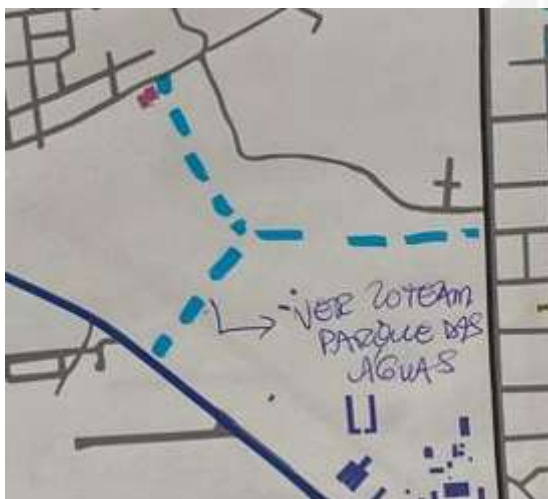
Deste modo, para atender as edificações institucionais, são necessários esses desvios.



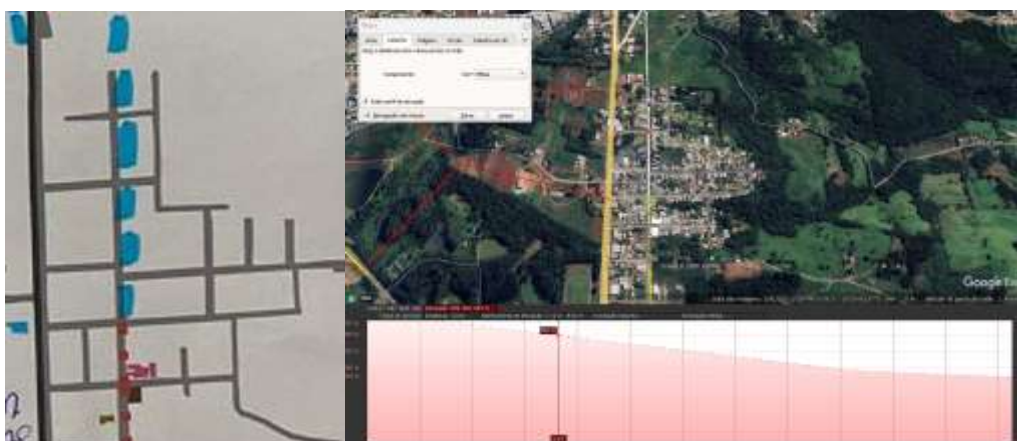
A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 10,58%.



A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 13,03%.



Esse traçado pertence a um loteamento já aprovado, que possua data de conclusão estipulada? Se sim, precisamos do arquivo georreferenciado para inserir no cartograma.



A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 8,71%.



A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 23,47%.



A inclinação não permite a implantação de malha cicloviária, pois em uma parte chega a 13,33%.

Comissão: Proposição de paraciclos (Figura 77):

- Verificar se os pontos de paraciclos demarcados no cartograma contemplam todas as praças, parques, escolas, creches e demais equipamentos urbanos do município.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Comissão: MA-21 – Implementar plano de manutenção da infraestrutura e da sinalização voltada aos ciclistas, assegurando pavimentação de qualidade e iluminação pública adequada:

- Sugestão de alteração: Implementar programa de manutenção da infraestrutura e da sinalização voltadas aos ciclistas, assegurando pavimentação de qualidade e iluminação pública adequada.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Comissão: MA-24 – Criar regulamentação específica para direcionar circulação de autônomos

- É adequado manter esta meta e ação no subtítulo “Bicicleta”? Não seria mais apropriado criar um subtítulo específico para os veículos autônomos, com suas respectivas metas e ações, considerando a sua importância?

CINCATARINA: Compreendemos a importância desse modal de deslocamento para o município, por isso adicionamos a meta e ação 24 e diretrizes a cerca dele. No entanto, levando em consideração que o Diagnóstico não apresenta respaldo referente aos autônomos, torna-se inadequado a criação de mais um eixo para o Plano de Ações Estratégicas.

Comissão: MA-25 – Realizar estudo para viabilizar a oferta do transporte público coletivo:

- Definir como ação de curto prazo.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Comissão: MA-29 – Realizar estudo de viabilidade para alteração de endereço do terminal rodoviário:

- Sugestão de alteração: Realizar estudo de viabilidade para alteração do endereço do terminal rodoviário intermunicipal e interestadual;
- Definir como ação de curto prazo.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Comissão: Proposição de pontos de embarque e desembarque (Figura 97):

- Compatibilizar os pontos de embarque e desembarque com as rotas acessíveis e a malha cicloviária propostas pela comissão;
- Verificar se os pontos de embarque e desembarque estão localizados próximos a edificações de grande porte do município, como: Torfresma, Aurora, IFSC, JBS, JBS Ração, Mercado Marcon, Mercado Bonno, Unoesc, Loteamento Emboaba (industrial), Hospital Regional, Linha Tupanci, Linha Santa Catarina, bem como a áreas de interesse social (mapeadas no processo

de revisão do Plano Diretor);

- Reduzir o raio de abrangência de cada ponto de embarque e desembarque nos bairros, de modo a prever um maior número desses pontos nessas áreas.

CINCATARINA: Os pontos propostos estão compatíveis com as rotas acessíveis e com a malha cicloviária. Entretanto, reiteramos que as propostas constantes no Plano de Ações Estratégicas têm como objetivo atender ao transporte coletivo já existente no município, ou seja, o transporte escolar. Dessa forma, os pontos previstos destinam-se exclusivamente ao atendimento de edificações de caráter educacional. O atendimento a empresas e a edificações comerciais deverá ser avaliado após a realização do estudo de viabilidade para a implantação do transporte público coletivo, uma vez que esse estudo definirá as linhas a serem ofertadas e, conseqüentemente, os locais de parada do modal. Após a definição dessas linhas, o município poderá reduzir o raio de abrangência dos pontos, distribuindo-os de acordo com as necessidades da população.

Cabe ressaltar que, em novos loteamentos, inclusive os de interesse social, o Plano Diretor preverá a obrigatoriedade da implantação de pontos de embarque e desembarque para atendimento da população, conforme propõe a Recomendação 07 do documento, sendo que a localização desse mobiliário deverá passar por aprovação da municipalidade.

Comissão: R-07 – Estabelecer na lei do Plano Diretor a previsão para implantação de pontos de embarque e desembarque em novos loteamentos como infraestrutura obrigatória:

- Sugestão de alteração: Estabelecer, na Lei do Plano Diretor, a previsão para implantação de pontos de embarque e desembarque em novos loteamentos como infraestrutura obrigatória, regulamentada conforme a hierarquização viária.

CINCATARINA: Os novos parcelamentos do solo, em muitos casos, são compostos exclusivamente por vias coletoras e locais. Vincular a implantação dos pontos à hierarquização viária pode resultar em regiões desassistidas dessa infraestrutura.

Dessa forma, recomendamos a manutenção do texto original da RE-07 e que, na Lei do Plano Diretor, a implantação desses pontos seja condicionada à aprovação da municipalidade.

Comissão: MA-36 – Realizar estudos de viabilidade para ampliação dos pontos do transporte público individual em áreas periféricas do perímetro urbano:

- Substituir por: Realizar a atualização da regulamentação do transporte público individual no município.
- Prazo: curto.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

MA-36

Atualizar as regulamentações municipais que abordam sobre o transporte público individual de passageiros;

Conforme citado anteriormente neste documento, o transporte individual de passageiros é regulamentado pela Lei Municipal nº 1.591/1983, pelo Decreto Municipal nº 9.452/2020, pela Lei Municipal nº 6.684/2012 e pelo Decreto Municipal nº 9.530/2021.

Considerando que algumas dessas leis são antigas, torna-se necessária à sua revisão, a fim de adequá-las à realidade municipal. Nesse processo de revisão, é importante considerar que, atualmente, os pontos de transporte público individual estão majoritariamente concentrados na região central do município, onde se localizam as maiores concentrações de comércio, serviços e fluxo de pessoas.

Essa distribuição reflete uma lógica de atendimento a uma demanda já consolidada nessas áreas. No entanto, observa-se a carência desse tipo de modal nas regiões periféricas do perímetro urbano, o que limita a mobilidade da população residente em áreas mais afastadas do Centro.

Dessa forma, a revisão da regulamentação visa avaliar a viabilidade da expansão desse serviço para as áreas menos atendidas, considerando a demanda potencial e os padrões de deslocamento da população local.

Comissão: Proposição de abrigos nos pontos do transporte individual (Figura 107):

- Locar os pontos de táxi (2_ORGANIZAÇÃO – TAXI) e de mototáxi (2_Decreto_Mototaxi_9530_2021), conforme os arquivos em anexo.

CINCATARINA: Os pontos de táxi constantes no documento do Plano de Ações Estratégicas estão em conformidade com aqueles identificados e aprovados como ativos no Diagnóstico.

Em relação aos pontos de mototáxi, os profissionais que prestam esse serviço aguardam na via pública ou há espaço destinado à recepção dos clientes em propriedade privada. Caso a espera ocorra na via pública e seja necessária a previsão de abrigo público para esse modal, solicitamos o envio dos pontos devidamente georreferenciados. Isso porque a listagem encaminhada em anexo não permite a identificação precisa da localização dos pontos.

Como exemplo, cita-se o ponto 02, que é indicado como localizado na Rua XV de Novembro, entre a Avenida Getúlio Vargas e a Rua Castelo Branco. Ressalta-se que há seis quadras entre essas interseções, o que dificulta a definição exata do local.

Comissão: Proposição de vagas de carga e descarga (Figura 110):

- No momento, o Cotrasmo (Conselho de Trânsito de São Miguel do Oeste) está analisando as vagas de carga e descarga existentes e as propostas no cartograma, para avaliar a necessidade de eventuais alterações. Após o retorno do conselho, as informações serão enviadas ao CINCATARINA.

CINCATARINA: Aguardamos o retorno referente as vagas.

Comissão: Hierarquização viária de São Miguel do Oeste (Figura 112):

- Verificar os apontamentos inseridos ao longo do cartograma, conforme as fotografias em anexo.

CINCATARINA: Os apontamentos foram analisados caso a caso e estão descritos a seguir.

Comissão: A comissão propõe manter às vias projetadas definidas neste cartograma e transformá-las em lei.

CINCATARINA: Compreende-se a importância de garantir a continuidade do sistema viário já consolidado. Contudo, para a definição de um traçado adequado das vias projetadas, torna-se indispensável a reunião de um conjunto de informações técnicas preliminares. Entre elas, destacam-se a realização de estudos de viabilidade de implantação, a verificação da necessidade de indenização dos proprietários dos terrenos atingidos, a identificação de eventuais interesses desses proprietários no parcelamento das glebas, bem como a elaboração de levantamento topográfico detalhado da área, entre outros dados relevantes.

Nesse sentido, considerando que não foram apresentados estudos específicos que subsidiem a definição desses traçados, entende-se que a abordagem mais adequada seja a inclusão de uma recomendação ou meta ou ação que preveja a elaboração de um estudo técnico específico, voltado à análise e à definição das vias projetadas, garantindo maior segurança técnica, jurídica e urbanística ao processo de planejamento.

Comissão: Novo CAPS na esquina da R. Riquelino João Santolino com a R. Flávio Sparta Tiezerini.

CINCATARINA: Adicionado conforme solicitação.

Comissão: Observação: em todas as sugestões de vias arteriais projetadas e coletoras projetadas deve-se verificar as características locais, incluído a topografia.

CINCATARINA: Conforme citado anteriormente, as vias projetadas requerem inúmeras informações, neste sentido, o ideal é a contratação e um estudo específico.

Comissão: Qual é a intenção de mudar este trecho da R. Willy Barth de via estrutural para arterial? Quais as alternativas para tirar o fluxo rápido da R. Willy Barth (esse fluxo rápido será direcionado para aonde)?

CINCATARINA: A alteração da hierarquização viária justifica-se pelas características funcionais e operacionais da via em questão. As vias de trânsito rápido, conforme definição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), não devem possuir acesso direto a

lotes lindeiros nem travessias de pedestres em nível, uma vez que são destinadas prioritariamente à fluidez do tráfego motorizado. No entanto, no município de São Miguel do Oeste, a via analisada apresenta ocupação consolidada ao longo de sua extensão, com acessos diretos aos lotes lindeiros e circulação de pedestres, o que diverge significativamente das exigências desse tipo de via.

Diante desse cenário, a reclassificação para via arterial mostra-se mais compatível com a realidade existente. As vias arteriais caracterizam-se pela presença de interseções em nível, geralmente controladas por semáforos, além de permitirem acessibilidade aos lotes lindeiros e conexão com vias secundárias e locais. Essa tipologia viária possibilita a distribuição equilibrada do tráfego entre diferentes regiões da cidade, conciliando a segurança viária e acessibilidade urbana.

Outro fator determinante para a alteração da hierarquia viária refere-se à velocidade regulamentada. Nas vias de trânsito rápido, a velocidade permitida pode chegar a até 80 km/h, condição que compromete a segurança viária e inviabiliza a permanência e circulação segura de pedestres, ciclistas e demais usuários vulneráveis. Já a classificação como via arterial implica a redução do limite de velocidade em 20 km/h, criando um ambiente mais seguro e adequado para circulação dos diferentes modos de transporte.

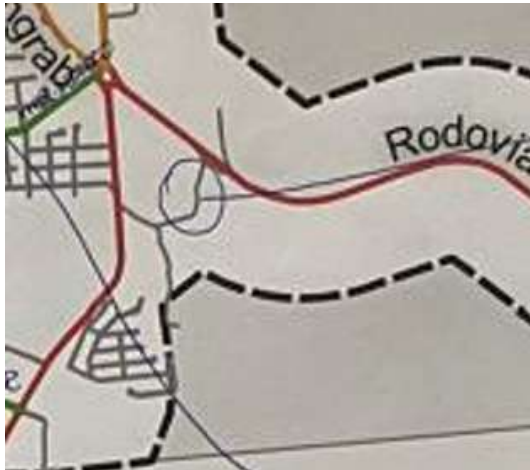
No que diz respeito à distribuição do fluxo viário, este permanecerá concentrado na referida via, porém com maior controle de velocidade. A transferência do fluxo para outras vias mostra-se inviável, uma vez que apenas transferiria as problemáticas existentes, sem solucionar as questões relacionadas à segurança, acessibilidade e compatibilidade entre uso do solo e sistema viário.

Comissão: Ver loteamento Baldissera e fazer ligação, ver loteamento Parque das Águas.

CINCATARINA: Conforme citado anteriormente, precisamos dos arquivos georreferenciados.

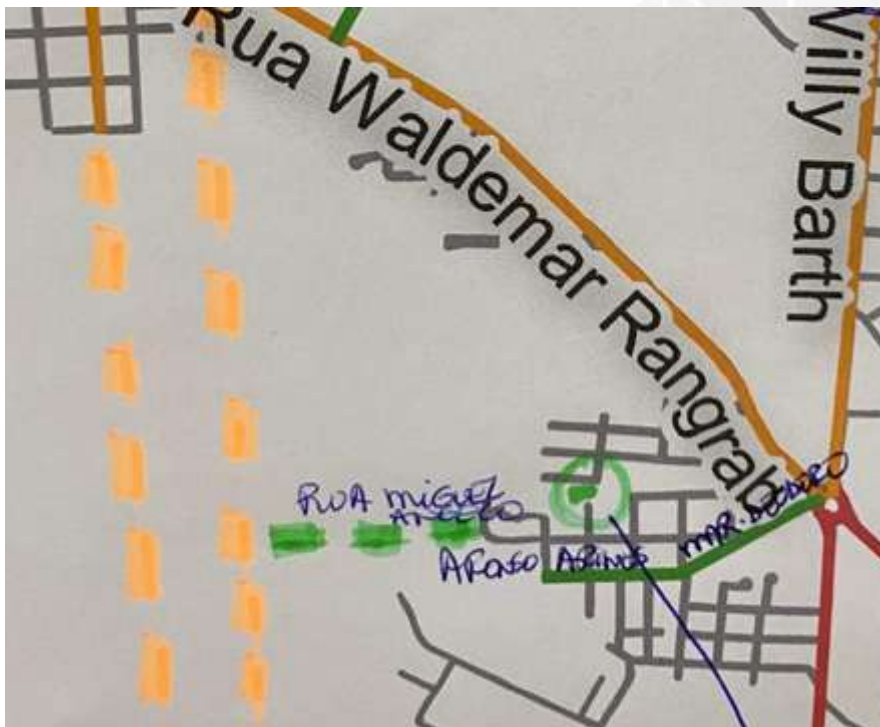
Comissão: Lembrar que a R. João Muhl pode ser um importante desvio da BR-282 sentido ao município de Descanso (sem ser necessário passar pelo trevo principal).

CINCATARINA: Compreendemos que ela pode ser adotada como um desvio, porém as suas características são compatíveis com uma via local.



Comissão: Conectar no sentido norte sul. Conectar R. Guanabara com R. José Klein.

CINCATARINA: Essas conexões existem? Pois na adequação da hierarquização viária trazemos apenas as vias já consolidadas, novas vias fazem parte das regras presentes na lei de Parcelamento do Solo Municipal.



Inovação e Modernização na Gestão Pública

Comissão: Colocar maior nomes de ruas no mapa, incluído em todas as arteriais, coletoras, de trânsito rápido e projetadas.

CINCATARINA: Os nomes de vias foram adicionados nos locais que não causam conflito com as informações principais do cartograma.

Comissão: Compatibilizar o sistema viário com os eixos estratégicos do processo de revisão do Plano Diretor.

CINCATARINA: Como já informado na Oficina Técnica do Plano Diretor, os eixos viários não possuem vínculo com a hierarquização viária. Os eixos possuem como função auxiliar na definição posterior do zoneamento a partir da identificação de centralidades, corredores de comércio e serviço, áreas industriais e de desenvolvimento econômico.

Enquanto a hierarquização viária adequa o sistema viário conforme as suas características físicas, considerando as determinações do Código de Trânsito Brasileiro.

Comissão: Seguir até o perímetro urbano.

Rua câmara de vereadores até a rua do condomínio fechado (R. Irmão F. Alberto até a R. Emílio Giovanez).

Ligar até o Parque de Exposições Rineu Gransotto.

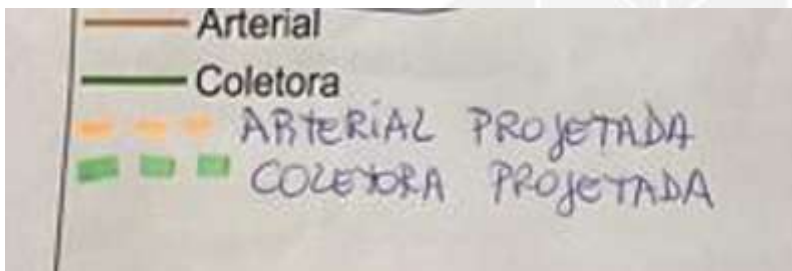
CINCATARINA: As vias projetadas requerem estudo específico conforme informado anteriormente.



Comissão: Tem como manter a nomenclatura “estrutural”?

CINCATARINA: Para adequar o sistema viário ao Código de Trânsito Brasileiro, é necessário alterar a nomenclatura para via de Trânsito Rápido.

Comissão:



CINCATARINA: Requerem estudo específico.

Comissão: Metas e ações – Circulação viária:

- Contemplar itens correspondentes à padronização de rotatórias, ondulações transversais (lombadas físicas) e dispositivos afins; implantação ou ampliação

de vias de mão única, conforme o caso; organização da circulação viária;

- Contemplar itens correspondentes à semáforos, viadutos, cruzamentos, conectividades em pontos críticos de conflito; bem como rotas de atendimento dos serviços de emergência (bombeiros e polícia).

CINCATARINA: o Plano de Ações traz em suas diretrizes a necessidade de seguir as orientações trazidas pelo CTB, contemplando as orientações constantes no do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN dos volumes I ao IX.

Nesse manual constam todas as regras referentes à implantação de sinalizações de trânsito, que devem ser analisadas caso a caso no ato de implantação.

Com relação aos pontos de conflito, a MA-50 já prevê a realização de um estudo específico para adequação das principais interseções.

Por fim, as rotas de serviços de emergência sofrem variações a depender da chamada, desse modo, a definição de um traçado específico não atenderá às necessidades desses serviços, ainda, reiteramos que a definição destas rotas não cabe ao Plano de Mobilidade Urbana

Comissão: R-09 – Revisão das diretrizes viárias constantes na Lei Complementar municipal n.º 03/2011:

- Questionamento: Esta recomendação está coerente, considerando que o Plano Diretor não irá incluir a Lei Complementar Municipal nº 03/2011?

CINCATARINA: A revisão desta legislação é uma recomendação para que possam ser ajustadas algumas divergências. Como por exemplo a permissibilidade de um loteador poder executar apenas 50% de uma via, nos casos em que ela esteja na divisa de gleba.

Esses ajustes são necessários, independentemente de quem realize a revisão da lei.