

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 10 de julho de 2026, 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:

APONTAMENTOS GERAIS

Comissão: Ao longo do documento a Comissão realizou uma série de apontamentos relacionados a ajustes ortográficos, complementações de legendas e textuais.

CINCATARINA: Os ajustes foram realizados conforme solicitação.

Comissão: Verificar a numeração das figuras a partir daqui (não condizem com a respectiva numeração indicada nos cartogramas).

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

COMISSÃO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Comissão: Atualizar o número do Decreto e respectivos membros da Comissão (Decreto nº 10.738/2026).

CINCATARINA: Atualizado com o Decreto nº 10.815/2026 encaminhado dia 28/07/2026.

3. PROPOSTAS

Comissão: Referente aos novos parcelamentos, as informações já foram encaminhadas à Gesiane para incorporação ao sistema viário.

CINCATARINA: Os novos parcelamentos foram incorporados aos cartogramas.

Comissão: No contexto da revisão do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana, observa-se a existência da Lei Complementar Municipal nº 92/2019, que trata do abrigamento de animais comunitários em espaços públicos, permitindo a instalação de casas e comedouros desde que autorizados pela autoridade competente e sem prejuízo à circulação de pedestres e ao trânsito.

No entanto, não há definição de critérios mais claros quanto aos locais mais adequados para sua implantação, considerando aspectos de mobilidade urbana, segurança viária e acessibilidade.

Dessa forma, registra-se a dúvida sobre qual plano deve tratar esse tema de forma mais adequada, se o Plano de Mobilidade Urbana ou o Plano Diretor.

CINCATARINA: A temática relacionada aos animais no espaço urbano, bem como o uso da calçada pública, é disciplinada pelo Código de Posturas Municipal. Entretanto, ressalta-se que os abrigos e os comedouros destinados a esses animais, quando implantados na calçada pública, devem ser locados na faixa de serviço e/ou na faixa de acesso da calçada, de modo a preservar a faixa livre de circulação de pedestres.

3.2. PEDESTRE

Comissão: Versão corrigida de 25/01/2021.

CINCATARINA: Compreendemos que em 2021 ocorreu uma correção na normativa, no entanto a edição permanece sendo a de 2020. Deste modo, para atender à solicitação realizamos a seguinte adequação:

“03 de agosto de 2020, [com correção de 25 de janeiro de 2021](#), que trata..”

3.2.2. Diretrizes

Comissão: Obs.: Em todas as figuras deste documento, a sinalização tátil (direcional e de alerta) indicada nas calçadas, deve ter contraste com o piso adjacente. Ou seja, a cor vermelha, representada na sinalização tátil não possui contraste visual com a cor da pavimentação representada na respectiva calçada.

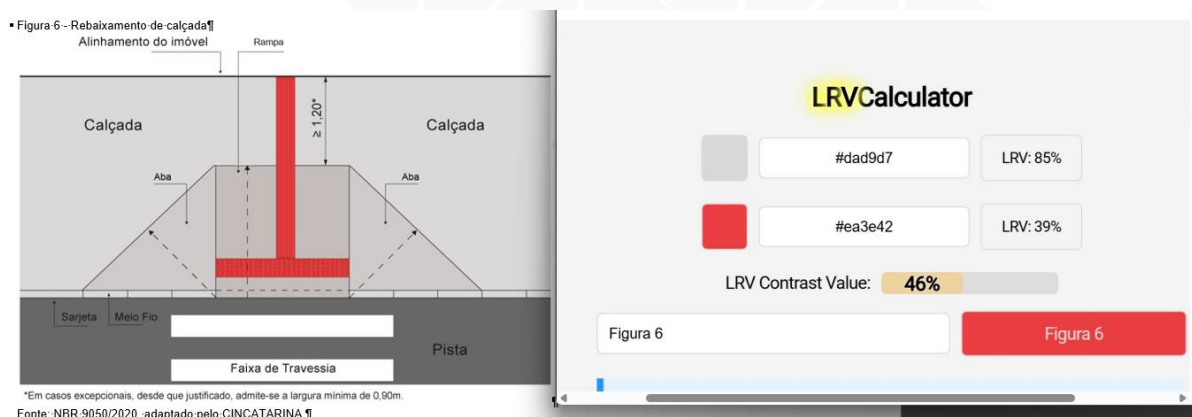
CINCATARINA: Conforme a ABNT NBR 16537:2024, a sinalização tátil deve ser detectável por meio do contraste de luminância, sendo exigida uma diferença mínima de 30 pontos entre a sinalização tátil e a superfície adjacente. Embora a norma apresente exemplos de combinações de cores que podem proporcionar contraste

Inovação e Modernização na Gestão Pública

adequado, destaca-se que a verificação da conformidade deve ser realizada caso a caso, uma vez que o atendimento ao requisito depende das características dos materiais efetivamente empregados, especialmente de seus valores de refletância luminosa (LRV).

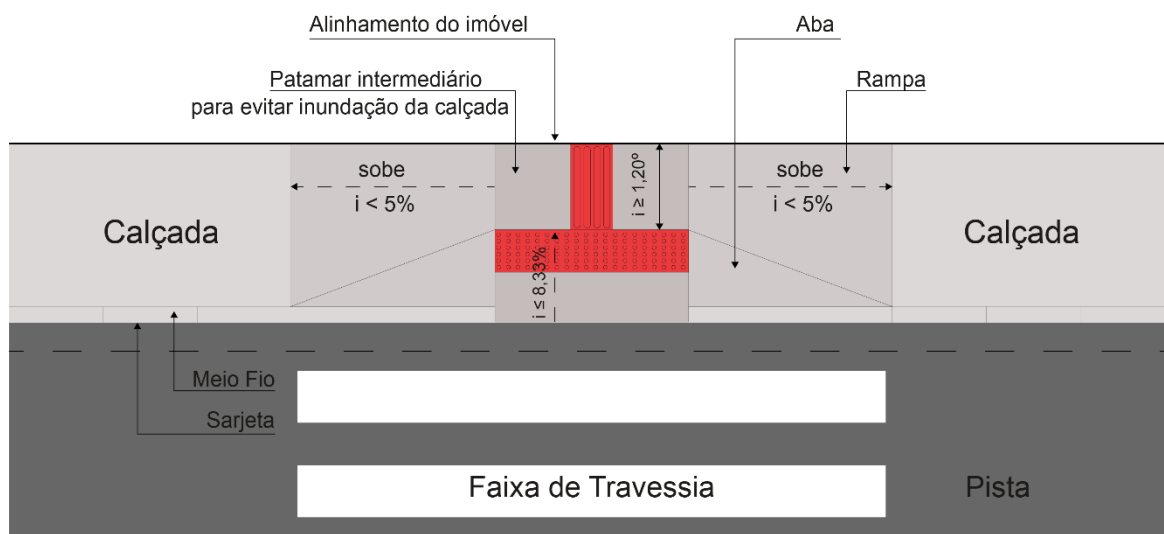
Quanto às figuras constantes no documento, esclarece-se que possuem caráter meramente ilustrativo, tendo por finalidade auxiliar na compreensão das soluções apresentadas. A execução da infraestrutura deverá observar os critérios e requisitos estabelecidos nas normas técnicas aplicáveis, em especial aqueles relacionados ao contraste de luminância.

Como forma de exemplificar a importância da análise individualizada dos elementos, foi realizada uma estimativa do LRV das cores utilizadas nas ilustrações, mediante conversão dos respectivos valores de RGB. O resultado obtido indica uma diferença de 46 pontos de LRV entre o piso tátil e a superfície adjacente, valor superior ao mínimo de 30 pontos estabelecido pela ABNT NBR 16537:2024.



Comissão: Prever correção gramatical da palavra “patamar”.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.



* Em casos excepcionais, desde que justificado, admite-se a largura mínima de 0,90 m.

Comissão: sinalização tátil direcional

CINCATARINA: (comentário repetido ao longo do documento)

Conforme a ABNT NBR 16537:2024, o termo piso tátil refere-se à modalidade de piso que compreende tanto a sinalização tátil direcional quanto a sinalização tátil de alerta. Com base nessa definição, procedeu-se à adequação da terminologia nos trechos em que o texto fazia referência a uma tipologia específica. Por outro lado, nos casos em que o conteúdo tratava do piso tátil de forma abrangente, contemplando ambas as modalidades de sinalização, optou-se pela manutenção da terminologia genérica, por estar em conformidade com a nomenclatura adotada pela norma.

Comissão: Não ficou clara a situação em que este item se aplica.

CINCATARINA: Texto adequado para dar maior clareza.

“...rampas, escadas, acesso ~~de pedestres ao lote~~ à propriedade privada nos casos em que a faixa livre de circulação tiver largura inferior a 1,20 metros e for desprovida de referência edificada e em torno...”

3.2.2.3. Sinalização orientativa para pedestres

Comissão: Conforme consta no item 5.4.1 da NBR 9050/2020, os textos também precisam estar em relevo e não somente em Braille.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

“... projeto de Lei Federal n.º 256, que tem como objetivo tornar obrigatória a implantação de sinalização vertical de logradouros, praças e transporte público, com inscrições em braile e em alto relevo e língua brasileira de sinais...”

3.2.2.5.1. Dispositivos de bloqueio e contenção

Comissão: OBS.: Não deve ser feito o direcionamento da sinalização tátil direcional da calçada até o interior das edificações.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.



3.2.2.5.2. Mesas e assentos

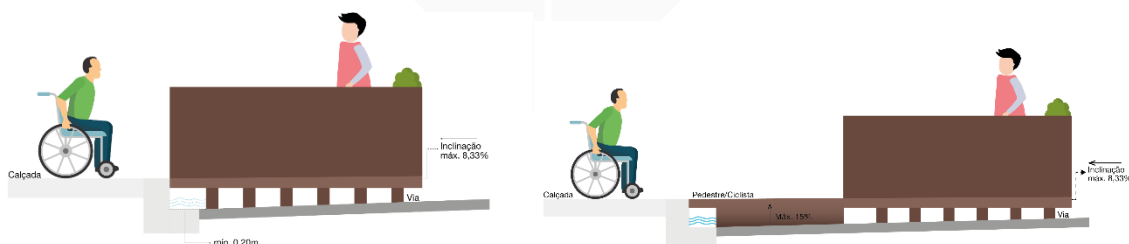
Comissão: módulo de referência sem interferir na faixa livre de circulação, como...

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

3.2.2.5.5. Parklets

Comissão: Na figura, a observação sobre a inclinação deve ser: “Inclinação máxima de 8,33%”.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.



3.2.3. Metas e Ações

Comissão: Revisar os locais propostos para implantação das travessias de pedestres, reavaliando a localização de cada intervenção com base nas características e nas necessidades atuais de cada ponto, considerando os principais fluxos de pedestres, os acessos às edificações lindeiras, os dispositivos de travessia já existentes e a funcionalidade pretendida para cada travessia.

Como exemplos, destacam-se:

- Instituto Educacional CVE (Rua Hélio Wassum): está prevista a implantação de travessia elevada, porém já existe uma travessia elevada na esquina com a Rua Barão do Rio Branco;
- Colégio Jesus Maria José (Rua La Salle): está prevista a implantação de travessia elevada, porém existe uma ondulação transversal (lombada) aproximadamente no meio da quadra;
- SENAI e Centro Tecnológico da Unoesc (Rua Barão do Rio Branco): está prevista a implantação de travessia elevada, porém já existe uma travessia elevada na esquina com a Rua Pedro Julian;
- E.M.E.I.E.F. Atílio Luiz Calza, Bairro Santa Rita (Rua Marechal Deodoro): está prevista a implantação de travessia em nível do solo, porém já existe uma travessia elevada na esquina com a Rua Afonso Pena;
- E.M.E.I.E.F. José Veronese (Rua Campo Salles): está prevista a implantação de travessia em nível do solo, porém já existe uma travessia elevada em frente à escola. (Será encaminhado o arquivo KML desses pontos para facilitar sua identificação).

Verificar se há outros casos semelhantes aos exemplificados acima e promover os ajustes necessários.

CINCATARINA: Os cinco pontos de travessia mencionados foram retirados conforme solicitação da Comissão, uma vez que se verificou a existência de travessias próximas capazes de atender adequadamente à demanda das edificações institucionais localizadas nesses trechos. Além desses casos, foram suprimidas outras oito travessias, por apresentarem condições semelhantes.

Entretanto, cabe destacar que as cidades estão em constante transformação, sendo comum que, durante o processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, ocorram alterações na infraestrutura viária. Dessa forma, algumas situações

identificadas na etapa de diagnóstico podem sofrer modificações antes da conclusão do plano.

Como exemplo, cita-se o caso apresentado abaixo. A proposta de implantação de uma travessia foi elaborada com base em imagens de satélite datadas de fevereiro de 2025, nas quais não havia sinalização de travessia no local. Contudo, ao analisar imagens mais recentes, de junho de 2025, verificou-se que a travessia já havia sido implantada pelo município, evidenciando a dinâmica das intervenções urbanas.



3.3. BICICLETA - 3.3.2. Diretrizes

Comissão: Verificar conexão da frase.

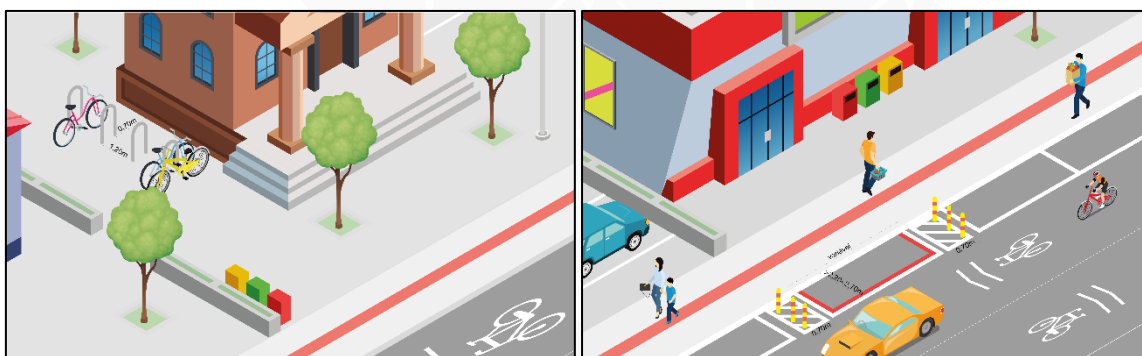
CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

“De modo a direcionar a aplicação das diretrizes existentes na Resolução n.º 973/2022 do CONTRAN frente às diferentes situações que o município ~~poderá~~ ~~possa~~ encontrar ~~na~~ ~~durante as~~ etapas de projeto e posterior ~~execução~~ ~~implantação~~ da rede cicloviária, ~~apresentando-se referências que norteiam~~ ~~norteando~~ possíveis soluções projetuais. ~~Nesse contexto, a~~ **A Erro! Fonte de referência não encontrada.** apresenta um modelo de ciclofaixa bidirecional com dimensionamento mínimo, ~~além da~~ e largura útil recomendada ~~pela,~~ ~~previsto na~~ resolução supracitada, bem como a correta sinalização horizontal. ~~Os mesmos critérios de~~ ~~Este~~ dimensionamento e sinalização ~~também~~ se aplicam ~~também~~ para ciclovias, ~~conforme ilustrado na~~ ~~como mostra a~~ **Erro! Fonte de referência não encontrada..”**

Comissão: OBS.: Não deve ser feito o direcionamento da sinalização tátil direcional da calçada até o interior das edificações.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.



3.3.3. Metas e Ações

Comissão: Verificar a possibilidade de inclusão de conexões complementares na malha cicloviária nos trechos sugeridos pela Comissão e discutidos em reunião realizada em 12/03/2026, com a equipe técnica do CINCATARINA, assim como já adotado nas rotas acessíveis para garantir a continuidade e a integração do sistema. Os referidos trechos não foram incorporados ao cartograma em função de declividades superiores ao parâmetro de 6% adotado como referência, sendo que a eventual inclusão dessas conexões visa assegurar a continuidade e a integração da malha cicloviária.

Além disso, para futuras ampliações da rede cicloviária, avaliar a inclusão nas minutas de lei de dispositivo que permita que novos trechos ou ajustes na rede sejam submetidos à análise do COTRASMO, conforme o caso.

CINCATARINA: O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VIII: Sinalização Cicloviária estabelece critérios e requisitos técnicos específicos para a implantação de infraestrutura cicloviária. Conforme discutido e deliberado em reunião realizada com a Comissão em 12/03/2026, concluiu-se que as conexões solicitadas não atendem aos requisitos mínimos estabelecidos pelo CONTRAN para a implantação dessa infraestrutura.

Ainda, frisa-se que a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que “Art. 336. Aplicam-se os sinais de trânsito previstos no Anexo II até a aprovação pelo CONTRAN, no prazo de trezentos e sessenta dias da publicação desta Lei, após a manifestação da Câmara Temática de Engenharia, de Vias e Veículos e obedecidos os padrões internacionais.”

Ressalta-se que o anexo II da Lei foi revogado, sendo substituído pela Resolução 160/2004 do CONTRAN, que foi revogada e substituída pela Resolução nº 973/2022 do CONTRAN.

Essa resolução cita como sinalizações oficiais do território nacional os manuais brasileiros de sinalização no trânsito.

No entanto, para permitir que sejam realizados ajustes, quando pertinentes, no traçado proposto, foi adicionado a seguinte recomendação.

“R-05: Analisar trechos passíveis de implantação de malha cicloviária, mediante estudo de viabilidade técnica;

Conforme solicitação da comissão de elaboração do plano de mobilidade urbana, nos casos em que, durante a elaboração dos projetos técnicos, o Município identificar a necessidade de ampliação dos trechos de malha cicloviária, fica facultada a implantação de novos segmentos, de forma complementar à rede proposta, desde que tecnicamente justificados e compatíveis com as condições locais. Ressalta-se que determinados trechos não foram contemplados nesta proposta em razão das limitações impostas pela elevada declividade das vias, condição que poderá demandar estudos específicos para avaliação da viabilidade técnica de implantação e definição de soluções adequadas. Os novos traçados deverão observar as normativas vigentes, bem como os Manuais de Sinalização de Trânsito, de modo a assegurar a continuidade, a segurança e a integração da malha cicloviária existente e futura.”

Inovação e Modernização na Gestão Pública

Cartograma (NOTA: PODEM SER ALTERADAS)

Com relação a futuras implantações, a temática faz parte do escopo da Lei de Parcelamento do Solo, sendo direcionado a equipe do Plano Diretor o apontamento de possível submissão a análise do COTRASMO.

Comissão: Os valores indicados no texto divergem do disposto no quadro 5 e 6.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Comissão: Verificar o comentário indicado no cartograma "Proposição de malha cicloviária – Tipologia" e, caso sejam realizados os ajustes propostos, prever também a implantação de paraciclo nas proximidades da E.M.E.I.E.F. Atílio Luiz Calza, Bairro Santa Rita (Rua Marechal Deodoro).

CINCATARINA: Como citado anteriormente, a inclinação dos trechos não permite a implantação de malha cicloviária, porém o texto adicionado na MA-15, MA-16 e MA-17, permite adequações na malha cicloviária e consequentemente na implantação de paraciclos.

3.4. TRANSPORTE COLETIVO - 3.4.4.2. Sinalização vertical, horizontal e acessibilidade dos pontos

Comissão: Verifica-se que a Resolução nº 973/2022 do CONTRAN (MBST) – Volume IV – Sinalização Horizontal) não apresenta especificações ou detalhamento da sinalização horizontal para baias de ônibus, conforme mencionado no texto.

Além disso, observa-se que a Figura 85 representa a Marca Delimitadora de Veículo Específico (MVE) na cor amarela. Recomenda-se verificar se a cor adotada está em conformidade com a padronização prevista no MBST (por exemplo, se a demarcação deveria ser na cor branca), bem como se essa representação não se repete em outras figuras deste documento.

CINCATARINA: Embora a denominação oficial dessa sinalização seja Marca Delimitadora de Parada de Veículos Específicos (MVE), conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, o termo “baia de ônibus” é amplamente utilizado e reconhecido pela população. Assim, em atendimento à solicitação da Comissão, o

Inovação e Modernização na Gestão Pública

texto foi ajustado para contemplar ambas as denominações, conforme apresentado a seguir:

“As áreas destinadas à parada de ônibus, popularmente conhecidas como baias de ônibus e tecnicamente denominadas marcas delimitadora de parada de veículos específicos (MVE), deverão ser sinalizadas horizontalmente conforme a **Erro! Fonte de referência não encontrada.** e **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, observando as especificações do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV – Sinalização Horizontal e da Resolução do CONTRAN.”

Em relação à Resolução nº 973/2022 do CONTRAN, esclarece-se que as disposições referentes à sinalização horizontal estão previstas em seu Anexo IV – Sinalização Horizontal. Por fim, destaca-se que a sinalização representada nas ilustrações está em conformidade com os padrões estabelecidos pelo CONTRAN. Ressalta-se ainda, que as imagens possuem caráter meramente ilustrativo, cabendo aos textos remeter aos documentos normativos oficiais que disciplinam a matéria.

3.4.4.3. Acessibilidade dos veículos e dos pontos de embarque e desembarque

Comissão: desembarque dos veículos

CINCATARINA: O título foi ajustado com o objetivo de tornar mais claro, pois o conteúdo trata da acessibilidade dos pontos de embarque e desembarque, bem como dos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros.

3.4.5. Metas e Ações

Comissão: Substituir o verbo utilizado na ação, considerando que o terminal rodoviário é de propriedade privada. Nesse caso, cabe ao Município fiscalizar o atendimento às normas de acessibilidade, não sendo de sua competência executar diretamente as adequações necessárias.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

MA-28: Fiscalizar o terminal rodoviário quanto ao atendimento das normas de acessibilidade vigentes;

Inovação e Modernização na Gestão Pública

3.4.5. Metas e Ações da Infraestrutura

Comissão: Verificar a nomenclatura de algumas vias apresentadas nos cartogramas do Plano de Ações e Estratégias, conforme as correções indicadas nas fotografias anexas.

Prever a correção da grafia da nomenclatura da Rodovia Leolino João Baldissera.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Comissão: Prever um ponto de embarque e desembarque (novo) na Rua Oiapoque (entre a Rua Pedro Julian e a Rua Lázaro da Costa).

CINCATARINA: Adicionado conforme solicitação.

3.5. TRANSPORTE INDIVIDUAL - 3.5.3. Metas e Ações

Comissão: Numerar os pontos de táxi conforme listagem enviada por e-mail no dia 16/12/2025.

CINCATARINA: Apesar da informação já constar na tabela do cartograma, realizamos a adequação a pedido da Comissão.

3.6. CARGAS E MERCADORIAS - 3.6.3. Metas e Ações

Comissão: Considerando a complexidade do tema e as diversas particularidades relacionadas à circulação de veículos de carga, a Comissão entende que seria importante prever uma Meta-Ação específica (ou adequação da MA-43) para a elaboração de estudo técnico sobre o tráfego desses veículos no município.

O estudo deverá avaliar, especialmente, a circulação de veículos de carga nas vias centrais, os horários mais adequados para operação, as dimensões e características dos veículos, bem como as possíveis rotas de entrada, circulação e saída desses veículos no município, de forma a subsidiar futuras definições quanto à regulamentação e às restrições aplicáveis.

CINCATARINA: A meta e ação 43 foi substituída pelo seguinte texto.

“MA-43: Realizar estudo técnico específico para subsidiar a futura regulamentação da circulação de veículos de grande porte;

Inovação e Modernização na Gestão Pública

A circulação de veículos de grande porte em áreas urbanas pode comprometer a fluidez do trânsito, aumentar os riscos de acidentes e acelerar o desgaste da infraestrutura viária, especialmente em regiões centrais e de intenso fluxo.

No Município de São Miguel do Oeste, a Lei municipal nº 2.183/1987 estabelece restrições ao tráfego de veículos de carga. Entretanto, devido às mudanças na malha urbana e no sistema viário, a legislação encontra-se desatualizada.

Dessa forma, recomenda-se a realização de um estudo técnico para subsidiar a revisão da legislação e definir as áreas e condições de restrição à circulação desses veículos.

O estudo deverá considerar o uso e ocupação do solo, os polos geradores de viagens, a classificação das vias, as rotas alternativas para o transporte de cargas e o porte dos veículos, avaliando, em especial, a restrição da circulação de veículos com Peso Bruto Total (PBT) superior a 16 toneladas.”

Comissão: Referente às vagas de carga e descarga, foram identificados quatro pontos não representados no cartograma. O arquivo KML com a localização desses pontos será encaminhado em anexo para facilitar sua identificação.

CINCATARINA: O cartograma foi atualizado conforme solicitado.

3.7. CIRCULAÇÃO VIÁRIA - 3.7.2. Diretrizes

Comissão: Acrescentar também a Lei Federal nº 14.423/2022.

CINCATARINA: Adicionado conforme solicitação.

3.7.3. Metas e Ações

Comissão: A Comissão entende que a definição sobre a ampliação da abrangência do estacionamento rotativo, o tempo máximo de permanência nas vagas e a forma de operacionalização e fiscalização do sistema deve ser submetida à manifestação da população durante a Audiência Pública. Dessa forma, sugere-se que seja reservado um momento específico para a apresentação da proposta e para a realização de consulta aos participantes, possibilitando que a comunidade se manifeste sobre esses aspectos.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

A Comissão ressalta, ainda, a importância de que a divulgação da Audiência Pública informe expressamente que esse tema será objeto de discussão, de modo a incentivar a participação da população interessada.

Além disso, sugere-se revisar a redação desse trecho do Plano de Ações e Estratégias e dos encaminhamentos dele decorrentes, de modo que não induza ao entendimento de que a solução consiste, necessariamente, na adequação da abrangência e do funcionamento do estacionamento rotativo aos Decretos Municipais citados. A redação deverá refletir os encaminhamentos que vierem a ser definidos após as discussões técnicas e as contribuições da Audiência Pública, considerando que uma das possibilidades é a revisão dos próprios decretos, e não apenas a adequação da operacionalização e fiscalização do sistema ao seu conteúdo atual.

CINCATARINA: A Audiência Pública para apresentação do Plano de Mobilidade Urbana será realizada conforme a metodologia apresentada no início do processo, observando o regimento específico. A programação contempla a leitura do regimento, a apresentação expositiva do plano, a abertura das inscrições para manifestações da população e a manifestações dos inscritos, com tempo de fala de até dois minutos por participante, respeitado o tempo previsto para a realização da audiência.

Da mesma forma, a divulgação da Audiência Pública será realizada de forma ampla, apresentado o Plano de Mobilidade Urbana como um todo, sem destaque para temas específicos. A divulgação e a organização da Audiência Pública, incluindo a definição e disponibilização do local para sua realização, serão de responsabilidade do Município. Ressalta-se, contudo, que todos os documentos técnicos serão disponibilizados previamente no sítio eletrônico oficial do Município, possibilitando que a população tenha acesso ao conteúdo do Plano e possa apresentar contribuições sobre os assuntos de seu interesse, incluindo o estacionamento rotativo.

Por fim, informa-se que o trecho apontado pela Comissão foi ajustado, adotando-se uma redação mais genérica.

“A adequação da abrangência do estacionamento rotativo, por meio da inclusão de todas as vias listadas no Decreto Municipal n.º 8.966/2018, conforme demonstrado na Figura 121, ou, alternativamente, da revisão integral do referido decreto; e

A revisão do Decreto Municipal n.º 9.017/2018, visando analisar a possibilidade de redução do tempo de permanência em todas as vagas para 2 (duas) horas, independente da tipologia, a fim de garantir maior rotatividade de veículos nos espaços públicos.”

Inovação e Modernização na Gestão Pública

Comissão: Nestes 3 pontos de conflito, a nomenclatura correta é Rua Willy Barth ao invés de BR 163.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.

Comissão: Além dos cinco pontos de interseção caracterizados como pontos críticos, a Comissão elenca outros locais que apresentam transtornos relacionados aos cruzamentos e à circulação entre vias:

- Rua Padre Aurélio Canzi com a Rua Willy Barth (A);
- Rua Waldemar Ramgrab com a Rua Castelo Branco (B);
- Rua Brás Cubas com a Rua Oiapoque (C);
- Rua Barão do Rio Branco com a Avenida Salgado Filho (D);
- Rua Oiapoque com a Avenida Salgado Filho (E);
- Rua Almirante Tamandaré com a Avenida Salgado Filho (F);
- Rua XV de Novembro com a Rua Waldemar Ramgrab (G);
- Rua 1º de Maio com a Rua XV de Novembro (H);
- Avenida Getúlio Vargas com a Rua XV de Novembro (I);
- Rua Severino Veronese com a Rua Waldemar Ramgrab (J);
- Rua Waldemar Ramgrab com a Rua 21 de Abril (K);
- Rua 7 de Setembro com a Avenida Salgado Filho (L);

(Será encaminhado o arquivo KML desses pontos para facilitar sua identificação).

CINCATARINA: Alterado conforme solicitação.

3.7.4. Recomendações

Comissão: Prever consulta pública sobre a expansão das vias de "mão única", seguindo a mesma lógica apresentada no comentário referente ao estacionamento rotativo, ou seja, com a inclusão desse tema na pauta da Audiência Pública e sua divulgação prévia à população. A consulta deverá possibilitar a manifestação da comunidade quanto aos impactos decorrentes dessas alterações, inclusive em relação às vias adjacentes.

CINCATARINA: Ressalta-se que o Plano de Mobilidade Urbana estabelece diretrizes e objetivos gerais para o planejamento da mobilidade no município. A definição de alterações operacionais no sistema viário, como a implantação de vias de sentido

Inovação e Modernização na Gestão Pública

único, depende da realização de estudos técnicos específicos e da elaboração de projetos de engenharia de tráfego.

No entanto, para atender ao pedido da Comissão em inserir a possibilidade de revisão de sentido de vias, foi acrescentado na MA-51 o seguinte trecho:

“MA-51 - Realizar estudo específico para adequação das principais interseções que se caracterizam como pontos de conflito;

... Além dos pontos anteriormente mencionados, é imprescindível que o Município avalie, sempre que pertinente, a necessidade de adequações na sinalização viária e nos sentidos de circulação das vias, especialmente nos locais que possam resultar na formação de novos pontos de conflito ou no agravamento daqueles já existentes.”

Comissão: Prever a padronização das rotatórias existentes e das futuras implantações, considerando critérios técnicos que contribuam para maior segurança, organização e fluidez do tráfego.

CINCATARINA: Meta e ação inserida conforme solicitado.

“MA-53: Estabelece programa de manutenção e padronização da sinalização viária municipal.

A sinalização viária é um elemento essencial para a segurança, a organização e o funcionamento eficiente do sistema viário. Nesse sentido, recomenda-se que o Município elabore e implemente um programa de gestão da sinalização viária, contemplando o inventário e o cadastramento dos dispositivos existentes, a definição de procedimentos para inspeção e manutenção periódica, bem como a padronização das futuras implantações.

O programa deverá observar as normas e diretrizes vigentes do CONTRAN, em especial os Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito, de forma a garantir a uniformidade, a legibilidade e a eficácia da sinalização em todo o sistema viário municipal.”

Comissão: Prever diretrizes relacionadas às vias marginais e vicinais (incluindo a indicação dessas vias como vias projetadas no cartograma de restrições do Plano Diretor), de modo a considerar sua importância para a organização da circulação viária e para o planejamento do crescimento urbano.

CINCATARINA: Foram adicionadas duas metas e ações visando contemplar essa temática.

Inovação e Modernização na Gestão Pública

“MA-55: Promover a integração entre o Plano de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor, prevendo observância as futuras conexões viárias, de forma a estimular o crescimento urbano ordenado.

A articulação entre o Plano de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor contribui para preservar a conectividade da malha viária, orientar a ocupação do solo e promover o crescimento urbano de forma coerente com a estrutura viária do município.”

Observação: Considerando a similaridade de temas, a aprovação dessa MA-55, dispensa a manutenção da R-12.

“MA-56: Dialogar com a Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e com a Secretaria do Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) sobre as possíveis obras a serem realizadas no entorno das rodovias que atravessam o município de São Miguel do Oeste.

A jurisdição das rodovias que atravessam o município de São Miguel do Oeste é de competência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) ou da Secretaria do Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE). Dessa forma, é necessário observar os procedimentos e ritos estabelecidos por esses órgãos para propor, analisar e consultar intervenções e obras nesses trechos rodoviários. Como referência para a condução desses procedimentos em âmbito federal, poderá ser utilizado o *Manual de Acesso de Propriedades Marginais a Rodovias Federais*, publicado pelo DNIT em 2006, sem prejuízo da observância da legislação, das normas técnicas e dos regulamentos vigentes que eventualmente tenham atualizado ou complementado as diretrizes nele previstas.”

Ressalvas: O entorno das rodovias possui faixas de domínio destinadas à implantação de benfeitorias necessárias ao sistema viário.

A delimitação e a utilização dessas áreas devem observar a legislação vigente. Além disso, toda e qualquer intervenção ou projeto localizado nessas faixas deve estar em conformidade com as diretrizes de projeto geométrico estabelecidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), de forma a assegurar a compatibilidade entre o empreendimento e a infraestrutura rodoviária.

Adicionalmente, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 50, determina que: "O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via."

Inovação e Modernização na Gestão Pública

Com base nisso, reforçamos que, no caso de qualquer interferência que gere impactos em rodovias federais, o DNIT deve ser obrigatoriamente consultado para analisar e aprovar os respectivos projetos.

Comissão: Prever estudo sobre a funcionalidade dos semáforos existentes, considerando as condições atuais de operação, incluindo os dispositivos de acionamento para travessia de pedestres, com o objetivo de avaliar possíveis ajustes e melhorias que contribuam para a segurança dos pedestres e para a melhor organização e fluidez da circulação viária.

CINCATARINA: Adicionado conforme solicitação.

“MA-54: Realizar análise da sinalização semafórica existente no Município;

A análise da sinalização semafórica tem como objetivo avaliar as condições de funcionamento dos equipamentos, sua adequação operacional e sua contribuição para a segurança e a fluidez do trânsito.

A implantação, operação e manutenção da sinalização semafórica deverão observar as disposições da Resolução CONTRAN nº 973/2022, em especial o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Volume V – Sinalização Semafórica, garantindo a padronização dos dispositivos e sua conformidade com as normas técnicas e leis vigentes. Recomenda-se, ainda, que o Município realize revisões periódicas da programação semafórica, de forma a adequá-la às alterações na demanda de tráfego e às necessidades de mobilidade e segurança viária.”

Comissão: Prever estudo específico para o trevo de acesso ao Município de São Miguel do Oeste, incluindo a análise da necessidade e da viabilidade de implantação de um contorno viário.

CINCATARINA: Conforme arquivo encaminhado ao e-mail engenharia6@saomigueldooeste.sc.gov.br, em 23/03/2026, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por meio da Superintendência Regional de Santa Catarina – Unidade Local de Chapecó, informou, através do Ofício nº 83489/2026, que:

“a solução definitiva para o grande volume de tráfego do segmento rodoviário, agravado pela ampla ocupação urbana, é a implantação de um contorno rodoviário, capaz de segregar o trânsito local do tráfego rodoviário, especialmente de grande porte; bem como, estão em curso os trâmites técnicos e administrativos internos

Inovação e Modernização na Gestão Pública

destinados à abertura de certame licitatório, com vistas à contratação de empresa para a elaboração do Projeto Executivo de Engenharia do Contorno Rodoviário da BR-163/SC (Contorno de São Miguel do Oeste/SC), conforme previsto no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da BR-163/282/SC.”

Diante disso, considerando que a implantação do contorno viário e a definição de sua solução de conexão com o sistema viário existente já se encontram em análise pelo DNIT, entende-se que a inclusão de diretrizes específicas sobre o tema neste documento poderia resultar em sobreposição de informações.

Ressalta-se, ainda, que os estudos, projetos e definições relacionados ao contorno rodoviário são de competência do órgão federal responsável pela infraestrutura da rodovia.

3.8. REQUALIFICAÇÃO URBANA - 3.8.2. Diretrizes

Comissão: OBS.: Esta figura poderia ser inserida após o tópico sobre platôs e interseções elevadas, por apresentar um exemplo de aplicação desse dispositivo.

Além disso, observa-se que, em um dos lados da calçada, a sinalização tátil não está sendo direcionada para o referido platô.

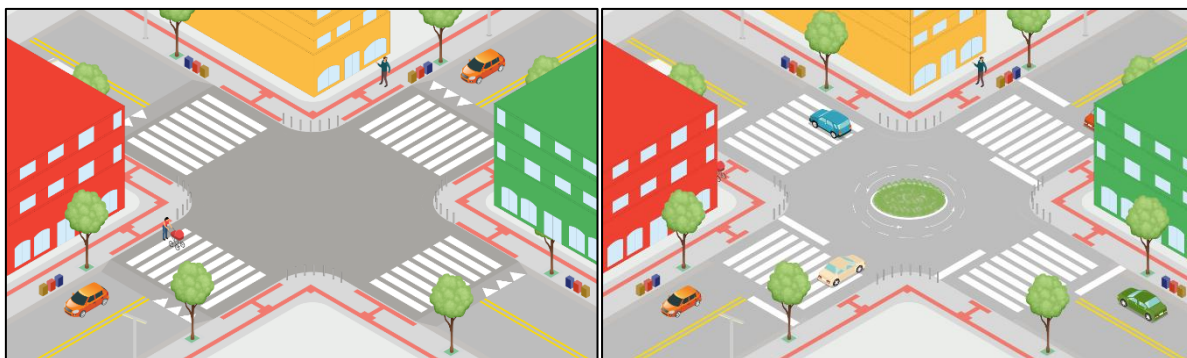
CINCATARINA: O dispositivo foi inserido vinculado a ondulações transversais e travessia elevada para travessia de pedestres por exemplificar a implantação de uma travessia elevada.

Com relação a sinalização tátil, ela foi adequada conforme solicitado.



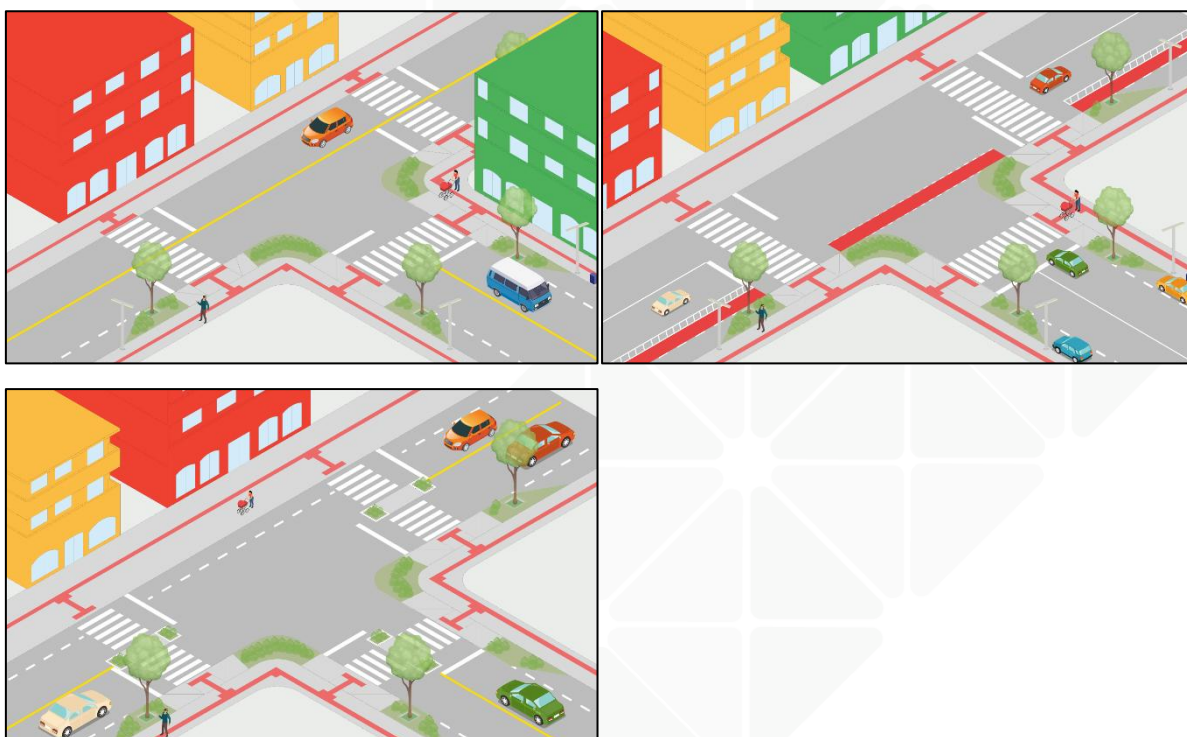
Comissão: Adequar o posicionamento da sinalização tátil de alerta nas quatro esquinas, no encontro das duas faixas direcionais, em conformidade com o disposto no item 7.4.3 da NBR 16537/2024.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.



Comissão: Na calçada oposta às duas esquinas com extensão de meio-fio, a sinalização tátil direcional não está sendo direcionada para a travessia de pedestres. Além disso, nas duas esquinas em que se aplica a extensão de meio-fio, não consta a sinalização tátil de alerta no encontro das duas faixas direcionais. Adequar conforme o disposto no item 7.4.3 da NBR 16537/2024.

CINCATARINA: Adequado conforme solicitação.



3.8.3. Recomendações

Comissão: Na comparação entre o antes e o depois da Rua Oiapoque, foram identificadas divergências na largura total entre os alinhamentos dos lotes.

CINCATARINA: Ajustado conforme solicitação.

Inovação e Modernização na Gestão Pública



Inovação e Modernização na Gestão Pública

 CNPJ: 12.075.748/0001-32
 www.cincatarina.sc.gov.br
 cincatarina@cincatarina.sc.gov.br

 **Sede do CINCATARINA**
 Rua General Liberato Bittencourt, 1885 - 13º Andar, sala 1305
 Canto, Florianópolis - SC, 88070-800
 Telefone: (48) 3380 1620

 **Central Executiva do CINCATARINA**
 Rua Nereu Ramos, 650 - 1º Andar, sala 102 -
 Centro, Fraiburgo - SC, 89580-005
 Telefone: (48) 3380 1621