

RELATÓRIO/ATA DE REUNIÕES

Data da Reunião: 09/02/2026

Hora início: 19:05

Hora fim: 21:15

Local: Escola Maria Tusnelda Bernstorff

Município envolvido: Barra Velha

Assuntos: Reunião Comunitária I – Diagnóstico de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana



PARTICIPANTES

Conforme lista de presença

NOTAS DE REUNIÃO

Aos nove dias do mês de fevereiro de dois mil e vinte e seis, na escola Maria Tusnelda Bernstorff, realizou-se a primeira reunião comunitária referente à etapa de diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana, abrangendo a região dos bairros Sertãozinho, Vila Nova, Jardim Los Angeles, Vila Paraguai, Jardim Icarai e Localidade Escalvado. A reunião teve início às dezenove horas e cinco minutos, com a fala do senhor Edson, que cumprimentou os presentes, explanou sobre o Plano de Mobilidade Urbana e solicitou a participação da população ao longo de sua elaboração. Na sequência, a senhora Gesiane H. iniciou a apresentação, explanando sobre o Consórcio Interfederativo Santa Catarina – CINCATARINA, apresentando a equipe técnica multidisciplinar do CINCATARINA e a comissão de elaboração do plano. Em seguida, explicou o Plano de Mobilidade Urbana, conforme as legislações federais, seus objetivos e os municípios nos quais sua elaboração é obrigatória. Apresentou a hierarquização dos modais de transporte, priorizando os pedestres, seguidos pelos ciclistas, transporte coletivo, transporte individual, cargas e mercadorias e, por último, o transporte individual motorizado. Na sequência, apresentou as etapas de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, divididas em oito fases. A primeira etapa refere-se à metodologia, documento no qual estão descritas todas as etapas e formas de elaboração do plano. A segunda etapa corresponde ao diagnóstico, composto pela leitura técnica e pela leitura comunitária. Na leitura técnica, são analisados dados e informações do município; já a leitura comunitária contempla a participação da população por meio de questionários e reuniões comunitárias. A terceira etapa refere-se ao prognóstico, no qual são analisadas as tendências do município em um prazo de dez anos. A quarta etapa consiste na primeira audiência pública, destinada à validação popular do diagnóstico e do prognóstico. A quinta etapa corresponde à elaboração do plano de ações, no qual são definidos objetivos, metas e ações a serem implementadas no curto prazo (até três anos), médio prazo (até seis anos) e longo prazo (até dez anos). A sexta etapa trata da minuta do projeto de lei, na qual metas e ações são formalizadas em legislação. A sétima etapa corresponde à segunda audiência pública, destinada à validação popular do plano de ações e da minuta de lei. Por fim, a oitava etapa consiste na revisão de todos os materiais para entrega final ao município, que posteriormente deverá encaminhá-los para aprovação na Câmara de Vereadores. Ressaltou que o prazo para elaboração do plano de mobilidade urbana é de dezoito meses e que todos os materiais serão estruturados a partir dos eixos de pedestres, micromobilidade, transporte coletivo, transporte individual, cargas e mercadorias e circulação viária. Informou que o questionário *on-line* ainda estava disponível, e contava com apenas cento e vinte e cinco participações até o momento, e reforçou a importância da participação da adesão da população. Na sequência, apresentou uma imagem para reflexão dos participantes, que ilustrava os cômodos de uma residência, na qual a garagem ocupava a maior área. Comparou essa situação com a estrutura das cidades, onde grande parte do espaço é destinada aos veículos. Em seguida, apresentou a comparação entre duas imagens de vias com as mesmas dimensões: na primeira, priorizava-se o transporte individual; na segunda, havia priorização equilibrada entre pedestres, ciclistas, transporte coletivo e individual. Na continuidade, abordou o conceito de mobilidade ativa, aplicado aos meios de locomoção humana, destacando os fatores que a influenciam: calçadas, malha cicloviária, arborização, mobiliário urbano e acessibilidade. Apresentou exemplos positivos e negativos identificados no município de Barra Velha e em outras cidades. Posteriormente, tratou da mobilidade motorizada, abrangendo transporte coletivo, táxi e transporte por aplicativo, transporte de cargas e mercadorias e circulação viária, detalhando cada componente com exemplos práticos. Destacou a importância de planejar cidades voltadas às pessoas, citando os conceitos de ruas completas e ruas compartilhadas, que visam garantir segurança e conforto a todos os usuários. Apresentou exemplos e cenários de requalificação urbana elaborados para outros municípios e informou que, na etapa do plano de ações, serão desenvolvidos até três cenários para o município de Barra Velha. Encerrada a apresentação, os participantes foram divididos em dois grupos para a realização de uma dinâmica participativa. Foram distribuídas fichas para registro de pontos positivos, negativos e desejos relacionados à mobilidade urbana. Os pontos positivos referiam-se a aspectos que contribuem para o desenvolvimento da mobilidade; os negativos, a deficiências e problemas; e os desejos, às expectativas da população. Foi concedido um tempo de trinta minutos para as contribuições, após o qual um representante de cada grupo realizou a leitura dos apontamentos. O senhor Avelino F. apresentou as contribuições do grupo um. No eixo de pedestres, destacou-se como ponto positivo a presença de calçadas amplas no trecho “Thiago Aguiar”. Como pontos negativos, foram indicadas a ausência

de calçadas em alguns trechos, a falta de padronização e a largura insuficiente. Como desejos, mencionaram a implantação planejada de equipamentos comunitários considerando acessibilidade e fluxo, bem como a padronização das calçadas com visão de longo prazo. No eixo de micromobilidade, apontou-se como ponto positivo a existência de ciclovia/ciclofaixa na Avenida Beira-Mar. Como pontos negativos, destacaram-se a ausência de espaços para ciclomotores, a falta de ciclovias nas vias principais e a descontinuidade das existentes. Como desejos, indicaram a ampliação e interligação da malha cicloviária e a definição de espaços para ciclomotores. No eixo de transporte coletivo, foram apontados como ponto positivo os novos pontos de ônibus. Como pontos negativos, destacaram-se o uso predominante para transporte escolar e a ausência de recuos adequados. Como desejos, indicaram a implementação de um sistema eficiente, ampliação do atendimento e maior divulgação e conscientização. No eixo de circulação viária, foram apontados como pontos positivos algumas vias pavimentadas com largura adequada. Como pontos negativos, destacaram ruas estreitas, excesso e ausência de lombadas em locais inadequados, falta de pavimentação e problemas de drenagem. Como desejos, indicaram planejamento viário adequado, padronização das vias, organização das lombadas e o prolongamento da Avenida Beira-Mar. No eixo de cargas e mercadorias, destacaram como pontos negativos a ausência de sinalização e definição de horários para carga e descarga, além de caminhões estacionados na via. Como desejos, sugeriram regulamentação com placas, uso obrigatório de pisca-alerta e intensificação da fiscalização. No eixo de transporte individual, apontaram como ponto negativo a ausência de pontos de táxi e, como desejo, a fiscalização e ampliação do transporte por aplicativo. Na sequência, o senhor Mario B. apresentou as contribuições do grupo dois. No eixo de pedestres, destacou-se como ponto positivo a boa condição de circulação nos bairros Tabuleiro e Praia Central. Como pontos negativos, apontaram calçadas inadequadas, falta de manutenção e uso indevido para depósito de materiais. Como desejos, indicaram calçadas mais seguras e ampliação do transporte urbano. O senhor Mario B. comentou sobre a eficiência da fiscalização na implantação de calçadas. A senhora Gesiane H. complementou que o uso de paver não é o mais adequado conforme a NBR 9050, que exige faixa mínima de sessenta centímetros de pavimentação regular ao lado do piso tátil. No eixo de micromobilidade, apontaram como ponto positivo a infraestrutura da Avenida Beira-Mar, com exceção de trecho no condomínio Vila Açoriana. Como ponto negativo, destacaram a escassez de ciclovias. Como desejo, sugeriram a implantação de ciclovia contínua no sentido Norte-Sul. No eixo de circulação viária, destacaram como ponto positivo a proibição de estacionamento na Avenida Beira-Mar e o crescimento organizado da cidade. Como pontos negativos, apontaram a falta de fiscalização, ausência de estacionamento rotativo, invasão de calçadas por veículos e o aumento de edificações sem planejamento viário correspondente. Como desejos, indicaram implantação de estacionamento rotativo e maior fiscalização. Encerradas as leituras, a senhora Gesiane H. informou que as contribuições serão incorporadas ao diagnóstico e apresentou o site do plano, onde serão disponibilizados materiais e informações, garantindo transparência ao processo. Por fim, agradeceu a participação e convidou todos a contribuírem com as próximas reuniões. Não havendo mais assuntos a tratar, a reunião foi encerrada às vinte e uma horas e quinze minutos.