

## **ATA DA REUNIÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE JOAÇABA**

No dia seis de abril de dois mil e vinte e um, as dezesseis horas e trinta minutos, foi realizada a reunião de forma online, sobre o documento de eixos estratégicos do plano de mobilidade urbana do município de Joaçaba, contando com a presença do Sr. André Rodrigues Neuhauser, Sr. Jaison Strapassola, Sr. Jorge Dresch, Sr. Michel Carlesso Ávila, Sr. Ricardo Massignani e Sr. Wilton Werner Zukowski, Srta. Kelly Sychoski, Srta. Gislaine Luvizão e Srta. Maria Olivia Belotto e a equipe técnica do CINCATARINA Srta. Mayara Zago e Sr. Gustavo Marcondes. A presente ata destaca os principais pontos apresentados na reunião, que iniciou com o Sr. Gustavo saudando os presentes e informando que o objetivo da reunião seria para dar prosseguimento aos temas debatidos anteriormente, tendo sido encaminhado previamente uma pauta da reunião para os membros da comissão. O primeiro item da pauta é referente aos cenários propostos pelo Departamento de Trânsito do município, possuindo cinco pontes e uma rotatória, onde foi destacado que elas serão debatidas e votadas. Com isso a Srta. Mayara assumiu a palavra, cumprimentando os presentes e informando a possibilidade de adicioná-las como recomendações, não as apresentando como ação, pois já teria a previsão de uma ponte de conexão entre Joaçaba e Herval d'Oeste como ação do plano e o valor da mesma já estaria inclusa na tabela de estimativa de custo. Em seguida, o Sr. Wilton enfatizou sua ideia de reduzir os deslocamentos através das pontes, explanando sobre a primeira, que seria uma ponte conectando a Rua Roberto Trompowski e a Rua Oswaldo Mello (no Estacionamento da Prefeitura Municipal), onde atualmente apresenta uma grande problemática por ser uma via sem saída, além do mais, nela estão presentes a escola, o teatro e outros setores de atendimento ao público. Sua construção seria inicialmente unidirecional, atendendo veículos de pequeno porte e a circulação de pedestres, transformando também a Rua Roberto Trompowski em mão única. Sr. Wilton frisou a possibilidade de aos fins de semana esses locais serem fechados e destinados apenas para pedestres e ciclistas. A segunda ponte conectaria a Avenida XV de Novembro a Rua Roberto Trompowski, pois como dito anteriormente esta não possui saída, dificultando a realização do retorno no local. A terceira ponte conectaria a Avenida XV de Novembro (Joaçaba) a Avenida Beira Rio (Herval d'Oeste) e a quarta faria a conexão entre a Rua Frei Rogério (Joaçaba) a Avenida Beira Rio (Herval d'Oeste), ambas teriam a intenção de conectar Joaçaba a Herval d'Oeste de modo a distribuir melhor o fluxo entre municípios e criar maiores oportunidades de deslocamento. A terceira ponte seria destinada a trafegabilidade de veículos de carga, retirando o tráfego desses veículos na área central de Joaçaba. A quarta ponte seria destinada apenas para veículos de pequeno porte, facilitando o acesso ao bairro Santa Tereza. Ao tratar da quinta ponte, o Sr. Wilton comentou que esta conectaria a Avenida Santa Terezinha (Joaçaba) a Avenida Beira Rio (Herval d'Oeste), sendo apenas um cenário prévio, não ocorrendo um estudo mais específico sobre todos os meios de transporte, tendo o objetivo de apenas jogar o fluxo de veículos do Centro de Joaçaba para a Avenida Beira Rio em Herval d'Oeste. O último item, é a rotatória proposta pelo departamento de trânsito, localizada na cabeceira da ponte Emílio

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

Baumgart, com o objetivo de evitar a instalação de semáforos e tornar o local mais dinâmico. A Srta. Gislaíne fez o uso da palavra para indicar suas colocações a respeito das pontes, comentando que estas propostas serão avaliadas pela população e automaticamente cobradas como itens a serem concretizados, por isso, deve-se ter cuidado, principalmente com relação a Rua Roberto Trompowski, devendo então ser indicado na imagem a possibilidade de ser transformada em unidirecional e tomar cuidado com o sentido dela, já que é um local com pouca visibilidade. Na segunda ponte, existem muitos conflitos por ela ser bidirecional, sendo necessária a instalação de semáforos ou prever que ela saia apenas para um dos lados. Sobre a terceira e quarta ponte, informou a dificuldade de entender onde estariam alocadas apenas pelas imagens, sendo isso resolvido com a sua associação a passarela de pedestres, além do mais, acha viável a execução destas pontes, enfatizando que pelo seu formato, seu custo será elevado, ainda, sugeriu a necessidade uma intervenção na Rua Frei Rogério, tornando-a unidirecional. Na quinta ponte, elucidou a preocupação devido ao conflito existente entre veículos e pedestres, sendo necessário propor infraestrutura para os pedestres e ciclistas nestes locais. Sobre a rótula, questionou se a geometria e o espaço existente permitem que ela seja duplicada. O Sr. Wilton afirmou que sim, mas terá que ser alterada a estrutura da ponte e ocupar alguns espaços de terrenos privados. Passando para outro tema, a Srta. Gislaíne reivindicou o reenvio do cartograma de conexões entre rotas acessíveis, pois na pauta sua resolução não permitia a análise. O Sr. Gustavo informou que o material da pauta serve apenas para apresentar os assuntos, mas o cartograma será aberto e explicado. Além disso afirmou que em reuniões anteriores este tema foi muito debatido e que o objetivo na reunião era apenas de reapresentação para validação do cartograma. A Srta. Mayara explicou que as rotas foram mapeadas de acordo com a contribuição da comissão, buscando criar um percurso seguro para os pedestres e conectar as rotas acessíveis, e mesmo que não se enquadrando como rotas acessíveis pela declividade das vias, seguiram as mesmas diretrizes descritas no decreto municipal e na NBR 9050. O Sr. Ricardo comentou que existe o estudo de um parque linear no entorno do Rio do Tigre e isso acaba influenciando na primeira ponte (conectando a Rua Roberto Trompowski e a Rua Oswaldo Mello no Estacionamento da Prefeitura Municipal), pois neste local é previsto uma passarela, devendo-se levar em consideração que o intuito inicial é retirar o excesso de veículos da área central e não facilitar a sua utilização. Salaria ainda, que não há nenhuma indicação de ciclovias nos cenários. O Sr. Wilton explica que nas vias dos cenários existem escolas e na maioria dos casos o fato de ter que deixar as crianças na escola antes de ir trabalhar e as grandes distâncias percorridas dificultam a utilização da bicicleta, enfatizando que antes da apresentação dos cenários para a população é possível prever infraestrutura para ciclistas e pedestres nos cenários, porém enfatiza o fato do programa utilizado para edição das imagens ser um pouco restritivo, impedindo a implantação de sinalizações como faixas de pedestres por exemplo, entretanto afirma que irá encaminhar novamente os cenários para o CINCATARINA. A Srta. Mayara propõe então auxiliá-lo no que o programa ficar limitado. O Sr. Ricardo, completou que existe muito conflito entre pontes/rótulas e a malha cicloviária, tornando difícil a travessia nestes locais. A Srta. Mayara reafirmou seu posicionamento de inclui-los apenas como cenários, justamente

### *Inovação e Modernização na Gestão Pública*

devido as análises posteriores que devem ser realizadas para efetivar a construção destas pontes. Para finalizar o tema, o Sr. Gustavo perguntou se todos os membros da comissão estão de acordo de que estas imagens das cinco pontes e uma rótula sejam trabalhadas para atenderem aos modais, e depois, sejam incluídas como cenários no plano. O sr. Wilton propôs eliminar a quinta ponte dos cenários (que conectaria a Avenida Santa Terezinha (Joaçaba) a Avenida Beira Rio (Herval d'Oeste), questionando se isso seria aprovado pela comissão, deste modo todos os presentes concordaram com a eliminação da quinta ponte das propostas. O próximo tema debatido foi o cartograma de conexões das rotas acessíveis, a Srta. Mayara informou que a criação de mais trechos de conexão entre calçadas foi uma solicitação da comissão, sendo incluído mais 10km de propostas a serem executadas, que deverão seguir os padrões existentes no decreto municipal e na NBR 9050, não sendo enquadradas como rotas acessíveis por causa da declividade, enfatizando que as demais calçadas da cidade deverão também ser executadas de acordo com as mesmas diretrizes. O Sr. Gustavo comunicou que este cartograma já havia sido debatido e agora apenas foi atualizado. A Srta. Mayara voltou a falar, que caso haja mais alguma contribuição esta pode ser feita, pois são um total de 28km de calçadas para serem executadas em 10 anos e como foi realizada uma estimativa de custos, poderá ser alterado de acordo com o que acharem exequível, lembrando que estas calçadas poderão ser executadas pelos moradores, por financiamentos ou pela prefeitura. O Sr. Gustavo completou que os custos não estão amarrados apenas ao município, seguindo para o próximo tema, a tabela de estimativas de investimentos. O Sr. Gustavo ressaltou que os valores apresentados e utilizados como base para elaboração da tabela foram enviados pelo município, de licitações próprias e aqueles não recebidos foram baseados em fontes externa. Além disso, enfatizou que o objetivo da tabela seria para exemplificar valores aproximados para as obras de modo a viabilizar as execuções. A Srta. Mayara perguntou se algum membro gostaria de comentar a respeito das rotas, e como não houve nenhuma contribuição, deu prosseguimento a apresentação. Sobre as tabelas, reforçou ter como base os dados do município, pegando todas as ações do plano e trazendo valores aproximados para estas, frisando que alguns itens não possuíam um custo fixo, já que dependem de uma equipe técnica. Além do mais, a distribuição da tabela ocorreu da seguinte forma, em estudos, pesquisas e planos complementares (são itens que não apresentam uma unidade de medida) como por exemplos, plano de arborização. E, foi separado por eixos (pedestres, bicicleta, transporte coletivo, cargas e mercadorias e circulação viária), como por exemplo a projeção e construção de calçadas em ambos os lados da via, fechando um total de 28km com um custo de R\$26.000.000,00 (vinte e seis milhões de reais), valor este elaborado com base em custos da prefeitura. Nos casos em que os valores não foram passados pela prefeitura e que não possuem indicadores, foram estipuladas verbas, como por exemplo as passarelas, sendo destinado uma média de R\$500.000,00 (quinhentos mil reais), valores este baseado em licitações de outros municípios, e essa metodologia foi aplicada nos demais itens, como sinalização pública, vias de pedestre, pavimentação, intervenções viárias, entre outros. O Sr. Gustavo complementou afirmando que não são valores inventados e que possuem uma base legal para poder estipular uma média, visando garantir ao

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

município maior flexibilização no planejamento. A Srta. Mayara, falou a respeito do quantitativo solicitado pela comissão, onde queria a indicação em mapa das pontes com um raio de aproximação, e do dimensionamento de outras ações, tendo sido realizado uma medição aproximada destes itens para criação da tabela. O Sr. Gustavo explicou que o interessante no momento é a comissão entender que os valores foram criados com base técnica, sendo que ainda falta um item, que deverá ser enviado pelo município para que seja possível a finalização da tabela. A Srta. Mayara complementou que o Sr. Wilton irá enviar a estimativa com relação alargamento e cascalhamento de vias rurais. O Sr. Gustavo questionou a comissão se esta tabela deve ou não estar presente no material ou ser algo destinado para o município apenas ter como apoio para o planejamento. O Sr. Ricardo comentou que as tabelas não precisam estar abertas no documento final, mas sim distribuídos em curto, médio e longo prazo, pois está sendo elaborado o Plano Plurianual do Município (PPA), e alguns dos itens podem ser incluídos no documento. O Sr. Gustavo comentou que há uma problemática nesta divisão, pois não há nenhum impeditivo para uma obra de longo prazo iniciar no primeiro ano, e caso queiram levar estas estimativas para o PPA, poderiam apenas dividir o valor total pelo que irão executar. A Srta. Gislaíne questionou se esta tabela já havia sido passada para a comissão. A Srta. Mayara respondeu que não, pois ainda está sendo elaborada e entenderam melhor explanar sobre a construção desta antes de enviar a comissão. O Sr. Gustavo comentou achar interessante a ideia do Sr. Ricardo, porém a Srta. Mayara comentou não ter entendido exatamente como ele gostaria da apresentação da tabela no documento “eixo de estratégias”. O Sr. Jorge explicou que a tabela irá ajudar muito para o desenvolvimento do PPA do município e parabenizou o trabalho. O Sr. Gustavo pediu para o Sr. Ricardo esclarecer como ele gostaria de apresentar a tabela no plano. O Sr. Ricardo, respondeu que seria para ter um somatório dos itens a curto, médio e longo prazo, pois no momento está muito parecida com uma tabela orçamentária. A Srta. Mayara comentou que ela foi elaborada assim para se chegar a um valor mais preciso, mas concorda que para ser disponibilizada no plano é melhor que esteja simplificada, podendo também ser apresentada apenas por eixo. O Sr. Ricardo questionou se o fato de não ser discutido os prazos não retira um pouco a ferramenta do município de poder planejar e da população de poder cobrar as obras realizadas. A Srta. Mayara explicou que na tabela de metas e ações tem os períodos de execução, podendo ser adicionado na tabela de estimativas, porém o receio é que as execuções não sigam o cronograma, pois nada impede que algumas sejam adiantadas. A Srta. Gislaíne sugeriu que seja separados os itens, como por exemplo travessias, escadas, passagens e mobiliário urbano, dentro dele dividiria em prazos, questionou também se estes valores já possuem uma margem extra de custos para a variação de preços ao longo dos anos. O Sr. Gustavo perguntou se todos aprovam fechar a tabela, mantendo apenas tópicos gerais e depois adicionar o restante como subitens, dividindo em prazos. A Srta. Mayara concordou com a possibilidade de tentar juntar as tabelas de metas e ações e a de estimativas para chegar a um resultado próximo ao que a comissão gostaria. O Sr. Ricardo comentou que a ideia é de não abrir, mas apresentar as ações divididas em temas gerais com os valores delas a cada prazo existente. O Sr. Wilton sugeriu criar mais uma tabela simplificada com um cronograma

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***



físico-financeiro dividido em prazos, com os seus respectivos valores totais. A Srta. Mayara concordou e citou poder ser juntado em uma única tabela os conteúdos presentes, destacando que a tabela não funciona como cronograma, pois não apresenta os prazos, mas poderia que isto poderia ser adicionado. O Sr. Ricardo afirmou entender, no entanto que já existem as metas físicas e na tabela orçamentária tem um estudo de valores que servirá de subsídio para o planejamento orçamentário. O Sr. Gustavo explicou que na tabela de metas e ações já possuem cada ação dividida em prazos. A Srta. Mayara comentou poder abrir mais os valores da quilometragem. O Sr. Ricardo apresentou um modelo de quadro de resumo do cronograma físico-financeiro, indicando divisão entre programas e prazos, com seus respectivos valores totais. A srta. Mayara informou ter entendido e caso todos aprovelem pode ser adicionado ao plano. O Sr. Gustavo questionou se todos concordam com a adição ao plano, obtendo como resposta que deverá ser adicionado. Seguidamente, passou para o tema de fontes de financiamento, explicando as diversas possíveis fontes de recurso para o plano de mobilidade urbana, entre elas o próprio poder público Municipal (outorgas, operações urbanas consorciadas, concessão), poder público Estadual e Federal (financiamentos e transferências – BNDS, FGTS, programa 2219 e avançar cidades) e privado (contribuição de melhoria, IPTU, concessão, impostos, outorga). A srta. Mayara perguntou a comissão se havia alguma dúvida sobre o tema, como não houve resposta passou para o sexto tópico, sobre a atualização dos pontos de ônibus existentes, informando que todos os cartogramas em que havia pontos de ônibus foram atualizados pelo fato do município ter implantado e substituído 50 novos pontos, comentando este tópico era só para reforçar cada alteração feita no plano desde o último encontro. O sétimo item foi uma solicitação do Sr. Marco Aurélio Bissani referente a alteração da estrutura do documento “eixo de estratégias”, sendo unido então os objetivos específicos com as diretrizes, metas e ações. O Sr. Gustavo salientou ter sido apenas mudado a estrutura e reescrito alguns objetivos específicos e gerais, de acordo com o que foi solicitado na reunião anterior. A Srta. Mayara explicou que a mudança dos objetivos só foram para deixá-los mais amplos. O Sr. Gustavo voltou a falar, enfatizando a intenção de conseguirem validar o material, pois ainda haverá a discussão sobre a lei de mobilidade urbana, entretanto só será adentrado neste tópico quando “eixo de estratégias” estiver concluído. A srta. Mayara falou que caso julgassem necessário, poderia ser aberto para pauta os objetivos. A Srta. Gislaíne comentou que como foi reestruturado o plano, poderia haver um tempo para conseguirem ler o material e validar o documento. O Sr. Gustavo comentou que pode ser dado este tempo, no entanto, deve-se ter cuidado para não voltar aos temas já aprovados. O Sr. Wilton comentou que como foi só uma reestruturação poderia ser fornecido tempo de uma semana para validação, e após isso, se não houvesse manifestações o documento seria validado. O Sr. Gustavo comentou que caso todos concordem, pode ser dado este prazo de uma semana para lerem o material, e caso haja mais algum posicionamento possa ser debatido rapidamente na próxima reunião e então validar o documento. A srta. Mayara pediu se existe a possibilidade de marcar a próxima reunião para o dia 13/04/2021 de forma online. O Sr. Wilton concordou e parabenizou a equipe pelo trabalho realizado. Por fim após ser marcado a próxima reunião, foi destacado que as próximas pautas serão os cenários das pontes contendo

### ***Inovação e Modernização na Gestão Pública***

as modificações, tabela de estimativas unida as metas (curto, médio e longo prazo) e por fim iniciar o debate sobre a proposta de lei de mobilidade urbana. Sendo agradecido os presentes e dado por encerrada a reunião. Fraiburgo, oito de abril de dois mil e vinte e um.

**RICARDO FELIPE MASSIGNANI**

Secretaria de Desenvolvimento e Inovação  
Prefeitura De Joaçaba

**JORGE LUIZ DRESCH**

Secretário Municipal De Desenvolvimento e Inovação  
Prefeitura De Joaçaba

**WILTON WERNER ZUKOWSKI**

Diretor de Trânsito Transporte e Mobilidade Urbana  
Prefeitura De Joaçaba

**GISLAINE LUVIZÃO**

Universidade do Oeste de Santa Catarina - UNOESC

**JAISON STRAPASSOLA**

Secretaria de Desenvolvimento e Inovação  
Prefeitura De Joaçaba

**KELLY CORREIA SYCHOSLI**

Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB

**ANDRÉ RODRIGO NEUHAUSER**

Associação Dos Engenheiros, Arquitetos E  
Agrônomos Do Vale Do Rio Do Peixe

**MARIA OLÍVIA BELOTTO**

Prefeitura De Joaçaba

**MICHEL CARLESSO ÁVILA**

Secretário Municipal de Gestão Administrativa e  
Financeira  
Prefeitura De Joaçaba

**GUSTAVO MARCONDES**

Supervisor de Atuação Governamental  
CINCATARINA

**MAYARA ZAGO**

Analista Técnica IV  
CINCATARINA

**Inovação e Modernização na Gestão Pública**