

CONSIDERAÇÕES ACERCA DAS CONTRIBUIÇÕES REALIZADAS PELOS PRESENTES NA AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO LOURENÇO DO OESTE/SC.

No dia 07 de agosto de 2025, foi realizada Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana de São Lourenço do Oeste, o qual se obteve cinco fichas de contribuições. Como forma de justificar e dar o devido retorno, tem-se o presente relatório técnico.

APONTAMENTOS E CONTRIBUIÇÕES

FICHA DE INSCRIÇÃO 01.

1- Reduzir o prazo para o estudo de implantação de transporte público de médio para curto.

Cidade já encontra necessidade de desobstruir o Centro.

2 – Incluir as áreas industriais no estudo.

Importante para a logística do transporte.

CINCATARINA: 1 - A redução do prazo para realização do estudo de implantação do transporte público coletivo pode ser adequada para o **curto prazo**, visando adiantar a implantação deste modal de deslocamento.

2 – A inclusão das áreas industriais deverá ser analisada no estudo de implantação, verificando a demanda de transporte nestas áreas, assim como, a ampliação da infraestrutura destinada a esse modal de deslocamento na região.

As proposições de implantação de pontos de embarque e desembarque deste plano, levaram em consideração o transporte escolar, que atualmente é o único em atividade no município.

FICHA DE INSCRIÇÃO 02.

1 – Realizar estudo para definir o tipo de veículo mais adequado para transporte coletivo.

2 – Com foco no transporte de veículos pequenos, porte como vans.

3 – Regulamentar o transporte por vans como concessão municipal.

O município deve avançar no transporte coletivo como solução para transporte universal e liberar espaço nas vias para pedestres e ciclistas.

CINCATARINA: A definição do veículo mais adequado para prestação do transporte coletivo deverá constar no estudo de viabilidade para implantação do modal, pois dependerá da demanda de usuários e critérios de tarifação.

Caso o estudo aponte a viabilidade de utilização de veículos de pequeno porte, como vans, haverá a necessidade de regulamentá-las em lei municipal.

FICHA DE INSCRIÇÃO 03.

1 – Transporte de escolares.

2 – Pontos de táxi / Motoristas App.

CINCATARINA: 1 – A divulgação das linhas do transporte escolar visa garantir que os alunos, assim como os seus responsáveis, compreendam o funcionamento do modal.

Isso pode ser feito mediante mapeamento das linhas e dos pontos de embarque e desembarque, que podem ser disponibilizados em um aplicativo, produzido pela secretaria de educação, no qual os usuários tenham acesso a essas informações.

A divulgação das informações, nesta meta e ação, está vinculada aos usuários do sistema.

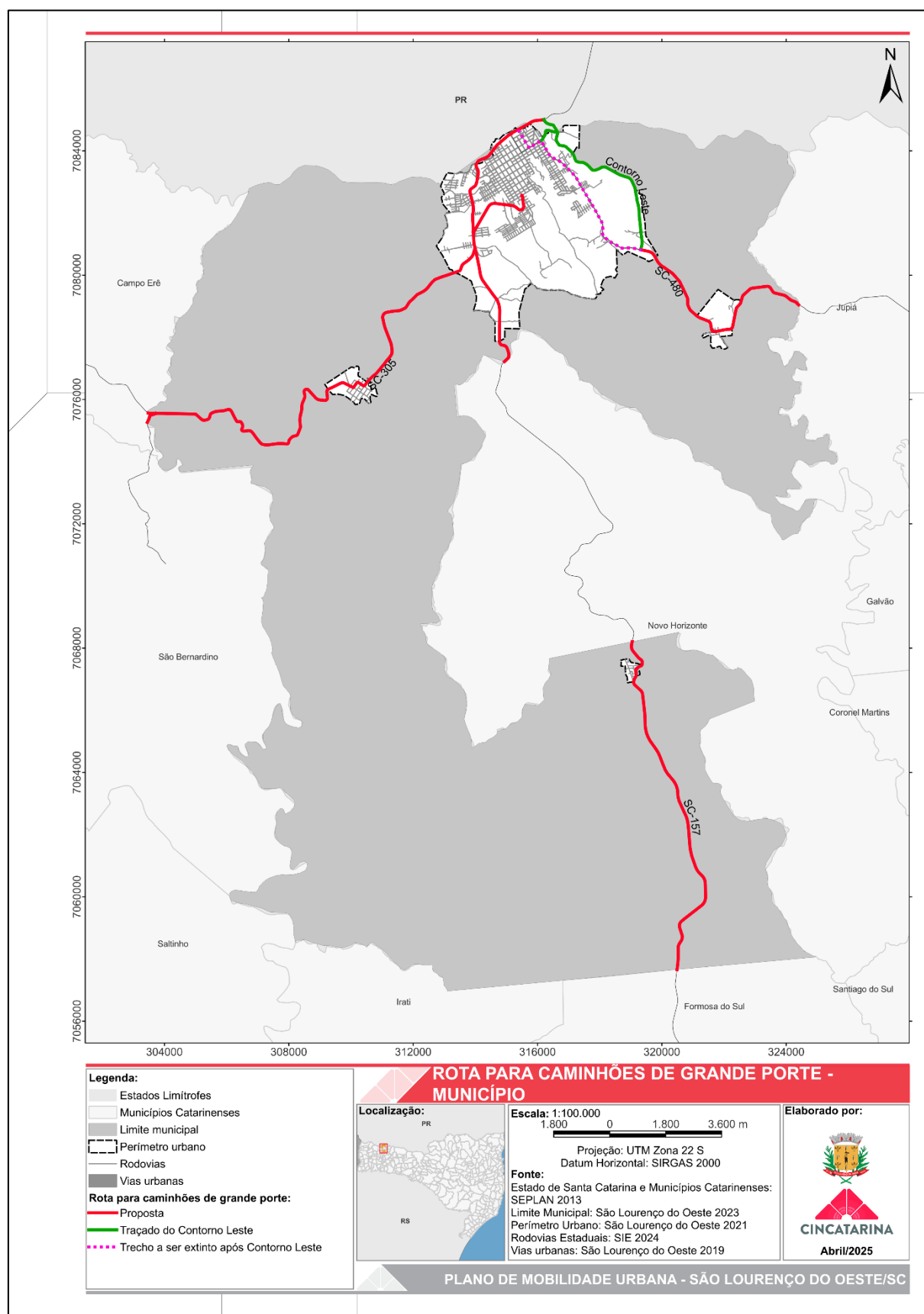
2 – A proposição das metas e ações para o transporte individual – táxi, visa atender os pontos já consolidados do município, não havendo proposição de implantação de novos pontos. Com relação ao transporte por aplicativo, é trazido como meta e ação a regulamentação deste modal, para que ele possa oficialmente integrar-se aos modais disponíveis na cidade.

FICHA DE INSCRIÇÃO 04.

Como está se pensando no plano de mobilidade e infra do contorno viário.

CINCATARINA: O Plano de Mobilidade Urbana contempla a necessidade de regulamentar a circulação de veículos de grande porte no município. Com base nessa diretriz, foi elaborada uma proposta de vias específicas para esse tipo de tráfego, incluindo o contorno viário.

Inovação e Modernização na Gestão Pública



Conforme demonstrado no cartograma, com a conclusão do contorno leste, o tráfego de veículos pesados atualmente concentrado na Rua Tiradentes será restringido, sendo redirecionado para a zona central de tráfego e para o contorno viário.

FICHA DE INSCRIÇÃO 05.

1- Sugiro adequação no trânsito de nossa cidade e também maior segurança dos pedestres nas faixas elevadas da cidade.

SUGESTÃO;

- Fechamento das faixas de pedestres em meio às quadras, ficando disponível a travessia somente nas rotulas de esquina da cidade.

EXPLICO O MOTIVO - O trânsito irá fluir melhor e, os pedestres também terão mais segurança. Caso específico já verificado inclusive a minha pessoa de que quando há dois carros trafegando e um pedestre atravessando a faixa automaticamente o que estiver com visão do pedestre para e, o outro não para ou freia bruscamente ocasionando até uma batida de quem vem atrás.

CINCATARINA: A sugestão tem mérito sob o ponto de vista da fluidez do tráfego e segurança veicular, mas deve ser analisada com base em estudos técnicos de engenharia de tráfego e mobilidade urbana, respeitando os princípios de acessibilidade universal e segurança do pedestre. É importante destacar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) estabelece que o pedestre deve ter prioridade sobre os modos motorizados, o que impõe ao planejamento urbano a responsabilidade de garantir infraestrutura adequada e segura para a travessia em diversos pontos da via, e não apenas nas esquinas. A norma ABNT NBR 9050, que trata da acessibilidade em espaços urbanos, reforça essa diretriz ao prever que as travessias devem ser implantadas considerando a segurança, a visibilidade e a facilidade de uso por pessoas com mobilidade reduzida.

A adoção da proposta de fechamento das faixas de pedestres em meio de quadra pode trazer impactos negativos significativos, tais como o aumento do percurso para o pedestre (especialmente em quadras longas), o desestímulo ao uso da travessia formal, a indução de travessias irregulares em locais sem sinalização e o prejuízo a acessibilidade, afetando especialmente idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida.

Portanto, recomenda-se que o município promova estudos técnicos locais avaliando caso a caso, antes de qualquer alteração das travessias em meio de quadra. Esses estudos devem considerar o volume de tráfego de veículos e de pedestres, o histórico de acidentes no local, a presença de edificações institucionais ou atrativos urbanos no entorno (como escolas, hospital, postos de saúde, praças), as condições de visibilidade e geometria da via, além da viabilidade técnica de realocação das travessias.

Conclui-se, portanto, que embora a sugestão apresente uma intenção válida de melhoria na segurança e fluidez do trânsito, ela deve ser analisada com cautela. Qualquer mudança nas travessias existentes deve garantir a preservação dos direitos dos pedestres, conforme a legislação federal vigente, e considerar soluções integradas que não comprometam a acessibilidade e a segurança urbana.