



**Ofício Interno N° 218/2025**

Florianópolis, 03 de setembro de 2025

**Processo: SCC 00012833/2025**

**Remetente:** Diretoria de Fiscalização de Obras de Infraestrutura - SIE/DFIS

**Destinatário:** Gabinete do Secretário SIE/GABS

**Assunto:** Manifestação SCC 00012833/2025

Prezado Senhor Secretário,

Em atenção ao Processo SCC 00012833/2025 datado de 15/08/2025 acerca do Ofício N° 1963/SCC-DIAL-GEAPI, expedido pela Gerente de Acompanhamento de Pedidos de Informações, o qual encaminha o Pedido de Informação N.º 0233/2025, subscrito pelo Deputado Marcos José de Abreu, por meio do qual solicita informações acerca da requalificação e aumento de capacidade da Rodovia SC-401, em conformidade com o Ofício n° GP/DL/1328/2025, da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, para análise e manifestação, está Diretoria de Fiscalização de Obras de Infraestrutura, tem-se:

- 1) Em quais modelos de segurança viária esse projeto foi baseado para garantir a segurança da mobilidade ativa? Quais dispositivos a garantem?

O projeto de segurança viária foi desenvolvido com base nos Termos de Referência do Edital RDC 93/2020, observando o Código de Trânsito Brasileiro e seu Anexo II (Resolução CONTRAN n° 160/04), além das Resoluções n° 599/82, 666/87 e 180/05 do CONTRAN, e nos padrões de sinalização estabelecidos pela SIE-SC.

Para garantir a segurança da mobilidade ativa, foi implementado um sistema completo de dispositivos de segurança viária, incluindo sinalização horizontal e vertical, pinturas de faixas, setas, dizeres no pavimento, e demais equipamentos específicos de segurança. Esses dispositivos visam organizar o fluxo de veículos, pedestres e ciclistas, reduzir conflitos, minimizar riscos de acidentes automobilísticos e de atropelamentos, considerando as particularidades de cada trecho e interseção da rodovia.

- 2) A inclinação das rampas de travessia e a distância mínima entre elas estão adequadas aos parâmetros acima citados?

As travessias previstas no projeto serão realizadas por meio de passarelas, eliminando o confronto entre pedestres e veículos. Dessa forma, não se aplicam as exigências relativas à inclinação das



rampas de travessia em nível e à distância mínima entre elas, conforme parâmetros estabelecidos nas normas técnicas mencionadas

3) As calçadas obedecem às NBRs 16537 e 9050?

No local foi utilizada calçada simples, composta por lastro de brita e revestimento em argamassa.

Considerando a estrutura cicloviária prevista para a obra:

4) Qual é a justificativa técnica para a implementação de ciclofaixa (e não ciclovia), bidirecional, em apenas um lado da rodovia?

A opção pela implementação de ciclofaixa bidirecional, em apenas um lado da rodovia, fundamenta-se em critérios técnicos e de segurança operacional. A ciclofaixa foi implantada no bordo do acostamento, materializada por pintura na cor vermelha com símbolos de bicicleta, garantindo um espaço de circulação exclusivo para ciclistas sem a utilização de separadores físicos do tipo tachão ou meio-fio, que poderiam representar riscos de queda aos usuários.

A escolha por ciclofaixa, e não por ciclovia, decorre de aspectos ambientais, técnicos e econômicos: a ciclofaixa é de implantação mais simples, exige menor intervenção física na rodovia e na desapropriação das áreas pertencentes a Estação Ecológica de Carijós (ESEC Carijós), apresenta custos reduzidos, mantendo a efetividade na organização do tráfego cicloviário. O traçado bidirecional em apenas um lado da rodovia foi adotado para otimizar o espaço disponível, evitar interferências com acessos laterais e reduzir pontos de travessia, aumentando a segurança dos ciclistas.

Assim, a solução adotada concilia viabilidade construtiva, menor impacto na plataforma rodoviária e atendimento às demandas de mobilidade, assegurando a segregação visual e funcional do tráfego de bicicletas em relação aos veículos motorizados.

5) Qual é a justificativa técnica para a ausência de passagem para a mobilidade ativa sob elevado?

A ausência de passagem destinada à mobilidade ativa sob o elevado deve-se à adoção de passarelas localizadas em pontos estratégicos da rodovia, projetadas para atender aos fluxos significativos de pedestres. Essa solução busca eliminar o confronto direto entre pedestres e veículos, garantindo maior segurança viária e melhor ordenamento do tráfego. A implantação de passarelas permite travessias em desnível, reduzindo conflitos, evitando paradas no tráfego motorizado e atendendo de forma mais eficaz às demandas de mobilidade ativa na região.

- 6) De que forma foi estabelecida a separação entre fluxos automotores, de ciclistas e de pedestres?

A separação entre os fluxos automotores, de ciclistas e de pedestres foi definida pela alocação das faixas destinadas à mobilidade ativa (pedestres e ciclistas) após o acostamento, em área onde é proibido o tráfego de veículos motorizados. Essa solução garante uma segregação física e funcional adequada, reduzindo conflitos e aumentando a segurança viária. A infraestrutura projetada foi planejada para que o tráfego de bicicletas ocorra de forma ordenada, com sinalização horizontal específica, enquanto os pedestres contam com espaço próprio de circulação. Adicionalmente, a segurança é reforçada pela adoção de boas práticas de conduta: ciclistas devem utilizar equipamentos de proteção e sinalização individual (como roupas refletivas, faróis e lanternas), obedecer à sinalização viária e evitar movimentos bruscos; motoristas devem respeitar a proibição de tráfego no acostamento, reduzir a velocidade na aproximação de ciclistas e manter atenção redobrada ao abrir portas ou realizar manobras.

- 7) O projeto cicloviário atende a quais critérios municipais?

O projeto cicloviário foi desenvolvido em conformidade com os critérios municipais, incorporando as diretrizes do Manual Brasileiro de Sinalização Cicloviária (CONTRAN, 2021) e do Manual de Projetos da Prefeitura de Florianópolis (SMPIU). Essas referências permitem que o projeto considere as especificidades locais, promovendo a visibilidade da mobilidade cicloativa e fomentando a padronização da infraestrutura cicloviária no município e em outras localidades. A opção por implantar a ciclovia na borda da rodovia busca garantir a segurança dos ciclistas, reduzindo os pontos de conflito com o tráfego motorizado, como travessias de pista, e garantindo circulação ordenada e segregada.

O município de Florianópolis realizou, em 2015, o PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis), com diagnósticos e recomendações voltadas à priorização da mobilidade ativa e do transporte coletivo, conforme diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). O PLAMUS recomenda a previsão de um sistema de BRT (Bus Rapid Transit) para a SC-401.

- 8) O atual projeto de requalificação da SC-401 contempla adequações que viabilizem a futura implantação de um BRT (como pontos de ônibus especiais, separação de tráfego), conforme previsto neste Plano?

O atual projeto de requalificação da SC-401 não contempla adequações específicas para implantação imediata de um sistema BRT (Bus Rapid Transit), embora o PLAMUS da Grande Florianópolis recomende a previsão de BRT para a via. Essa decisão se deve a fatores técnicos e de



viabilidade: a implantação de BRT exigiria desapropriações significativas e alterações na plataforma viária que não são compatíveis com os prazos e demandas atuais do projeto.

O Edital RDC 0093/2020 também não prevê estudos para BRT ou VLT nesta obra. O projeto atual prioriza a ampliação da capacidade da SC-401, incluindo a terceira pista de rolamento e vias coletoras marginais no trecho mais urbanizado, medidas que atendem às necessidades de tráfego imediato sem contemplar o BRT.

Segundo informações da Prefeitura de Florianópolis e da PROSUL, os estudos e convênios atuais para implantação de BRT/VLT estão concentrados em outros corredores urbanos, incluindo os setores Beira Mar 1 e 2, Trindade, Pantanal, Pantanal/UFSC, Mauro Ramos e Saco dos Limões, com implantação de faixas exclusivas para transporte coletivo, priorizando o fluxo de ônibus e melhorias de mobilidade urbana nessas áreas.

- 9) Em caso positivo, quais são essas adequações e como elas se integram ao projeto em desenvolvimento? Em caso negativo, qual a justificativa técnica e legal para a não observância dessa recomendação prevista em plano respaldado na Política Nacional de Mobilidade Urbana?

Conforme informado anteriormente, o atual projeto de ampliação da SC-401 não contempla adequações específicas para a implantação imediata de um sistema BRT. A justificativa técnica e legal para a não observância desta recomendação prevista no PLAMUS, respaldado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), decorre das significativas interferências urbanas e ambientais que a implantação do BRT demandaria, incluindo desapropriações extensas, inclusive desapropriação de terras dentro da Estação Ecológica de Carijós (ESEC Carijós) e elevados custos financeiros.

O projeto em execução visa à ampliação da capacidade da rodovia, isso trará uma organização no fluxo, com a inclusão da terceira pista de rolamento e vias coletoras marginais nos trechos, aceleração e desaceleração nos acessos as vias laterais e vice-versa, medidas que atendem às demandas atuais de tráfego. Ressalta-se que essa execução não impede futuros planejamentos para a implantação do BRT na SC-401, permitindo que adequações futuras sejam realizadas de acordo com estudos específicos e viabilidade técnica, financeira e ambiental.

Sendo que tínhamos para o momento, permanecemos a disposição.

Atenciosamente,

[Assinado Digitalmente]

**ENG.º LUIZ ERNESTO PANTOJA T. DE MENEZES**  
Diretor de Fiscalização de Obras de Infraestrutura



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **BO4R5C58**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

✓ **LUIZ ERNESTO PANTOJA TELLES DE MENEZES** (CPF: 090.XXX.428-XX) em 05/09/2025 às 13:30:16  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 11/09/2020 - 18:08:16 e válido até 11/09/2120 - 18:08:16.  
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDEyODMzXzEyODM2XzlwMjVfQk80UjVDNTg=> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00012833/2025** e o código **BO4R5C58** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE**  
**GABINETE DO SECRETÁRIO**

**Ofício nº 1238/2025**  
Processo SCC 12833/2025

Florianópolis, 05 de setembro de 2025.

Senhora Diretora,

Cumprimentando-a cordialmente, em atenção ao Ofício nº 1963/SCC-DIAL-GEAPI, que consta nos autos do Processo Digital SCC 12833/2025, contendo cópia do Pedido de Informação nº 0233/2025, o qual solicita informações acerca da requalificação e aumento de capacidade da Rodovia Estadual SC-401.

Em atenção a Vossa solicitação, informamos que segue juntada aos autos, manifestação emitida pela Diretoria de Fiscalização de Obras de Infraestrutura desta Secretaria (págs. 09 a 12), com os devidos esclarecimentos.

Sem mais para o momento, reiteramos votos de estima e apreço.

Atenciosamente,

**JERRY COMPER**  
Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade  
(assinado digitalmente)

À Senhora,  
**JÉSSICA CAMPOS SAVI**  
Diretora de Assuntos Legislativos  
Secretaria de Estado da Casa Civil - SCC  
Florianópolis - SC



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **CJQ39E55**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**JERRY EDSON COMPER** (CPF: 986.XXX.239-XX) em 05/09/2025 às 14:33:39

Emitido por: "SGP-e", emitido em 27/02/2023 - 13:38:02 e válido até 27/02/2123 - 13:38:02.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDEyODMzXzEyODM2XzlwMjVfQ0pRMzIFNTU=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00012833/2025** e o código **CJQ39E55** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA CASA CIVIL  
DIRETORIA DE ASSUNTOS LEGISLATIVOS**

Ofício nº 2209/SCC-DIAL-GEAPI

Florianópolis, 5 de setembro de 2025.

Senhor Presidente,

De ordem do senhor Governador do Estado, em resposta ao Pedido de Informação nº 0233/2025, de autoria do Deputado Marcos José de Abreu, encaminho o Ofício nº 1238/2025, da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, que remete documento contendo informações a respeito da requalificação e do aumento de capacidade da Rodovia SC-401.

Respeitosamente,

**Clarikennedy Nunes**  
Secretário de Estado da Casa Civil

Excelentíssimo Senhor Deputado  
**JULIO GARCIA**  
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina  
Nesta

Centro Administrativo do Governo do Estado de Santa Catarina  
Rod. SC-401, nº 4.600, Km 15 - Saco Grande - CEP 88032-900 - Florianópolis/SC  
Fone: (48) 3665-2073 - e-mail: geapi@casacivil.sc.gov.br



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **3QT7UP96**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**CLARIKENNEDY NUNES** (CPF: 634.XXX.299-XX) em 05/09/2025 às 18:03:30

Emitido por: "SGP-e", emitido em 07/07/2023 - 16:23:37 e válido até 07/07/2123 - 16:23:37.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDEyODMzXzEyODM2XzlwMjVfM1FUN1VQOTY=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00012833/2025** e o código **3QT7UP96** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.