PREFEITURA DE
VILHENA
PROCURADORIA

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 69/22
Fls. 02

Ofício nº 061/2022/PGM

Vilhena/RO, 18 de março de 2022.

Exmº. Sr.
Ronildo Macedo
PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES
Nesta.

Assunto: Encaminhamento de Projeto de Lei.

Senhor Presidente,

Solicito a Vossa Excelência que convoque os nobres Edis, para deliberação do Projeto de Lei abaixo relacionado:

Projeto de Lei nº 6.350 /2022, que "DISPÕE SOBRE AUTORIZAÇÃO PARA ABERTURA DE CRÉDITO ADICIONAL SUPLEMENTAR, POR SUPERÁVIT FINANCEIRO, NO VALOR DE R$ 1.680.000,00 NO VIGENTE ORÇAMENTO-PROGRAMA".

Atenciosamente.

Eduardo Toshiya Tsuru
PREFEITO

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
DIRETORIA LEGISLATIVA
Data 21 / 03 / 2022
Hora 10:35

MUNICÍPIO DE VILHENA
ESTADO DE RONDÔNIA
PODER EXECUTIVO
Gabinete do Prefeito

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 03

Projeto de Lei nº 6.350 **/2022**

Mensagem

Senhor Presidente,

Muito nos honra submeter ao exame dessa Egrégia Casa de Leis, o Projeto de Lei que trata sobre autorização para abertura de Crédito Adicional Suplementar, por Superávit Financeiro, no vigente orçamento-programa da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, no valor de R$ 1.680.000,00 (um milhão e seiscentos e oitenta mil reais).

A solicitação em pauta objetiva atender as necessidades da SEMTRAN, devido a mudança de sinalização viária no Município, com o intuito de atender o projeto de modernização de trânsito de Vilhena, o qual será implantado através do Núcleo de Operações e Engenharia de Tráfego, onde contemplará mudanças no sistema viário atual em determinados quadrantes, conforme demonstrado nos croquis anexos ao projeto. Para a realização de tais ações, será necessário a aquisição de equipamentos como caminhão com equipamento de demarcação viária e uma camionete, bem como material de consumo, tintas, madeiras, placas, específicos para os serviços de sinalização viária. Os recursos são próprios e ficaram em conta corrente em 31/12/2021.

Ao exposto e na certeza de contar com o apoio de Vossa Excelência e Nobres Edis na aprovação dessa propositura, aproveitamos o ensejo para renovar os protestos de elevada estima e distinta consideração.

Vilhena (RO), 18 de março de 2022.

Eduardo Toshiya Tsuru
PREFEITO

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 04

MUNICÍPIO DE VILHENA
ESTADO DE RONDÔNIA
PODER EXECUTIVO
Gabinete do Prefeito

PROJETO DE LEI Nº 6.350 **/2022**

DISPÕE SOBRE AUTORIZAÇÃO PARA ABERTURA DE CRÉDITO ADICIONAL SUPLEMENTAR, POR SUPERÁVIT FINANCEIRO, NO VALOR DE R$ 1.680.000,00 NO VIGENTE ORÇAMENTO-PROGRAMA.

LEI:

Art. 1º Autoriza o Poder Executivo a abrir, no vigente Orçamento-Programa, um Crédito Adicional Suplementar na importância de R$ 1.680.000,00 (um milhão e seiscentos e oitenta mil reais), necessário para as seguintes dotações:

Órgão: 10000 – Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito
Unidade Orçamentária: 10001 – Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito
2612200032.093 – Manutenção das Atividades da SEMTRAN

4490.52.00.00 -	30000000 Equipamentos e Material Permanentes	R$	840.000,00
2645200582.235 – Sinalização Viária Urbana			
3390.30.00.00 -	30000000 Material de Consumo	R$	840.000,00
TOTAL.....		**R$**	**1.680.000,00**

Art. 2º Serão utilizados os recursos provenientes de Superávit Financeiro, de acordo com o artigo 43, § 1º, inciso I, da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, para dar cobertura ao Crédito.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito, Paço Municipal.
Vilhena (RO), 18 de março de 2022.

Eduardo Toshiya Tsuru
PREFEITO

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 05

MUNICÍPIO DE VILHENA
ESTADO DE RONDÔNIA
PODER EXECUTIVO
SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA

MEMORANDO Nº 252/2022 **Vilhena-RO, 18 de março de 2022.**

DE: **SETOR DE CONTABILIDADE**
PARA: **SETOR ORÇAMENTÁRIO**

Informamos que com relação a alteração orçamentária de nº **01/2022** da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, que se refere a abertura de Crédito Adicional Suplementar, por Superávit Financeiro no valor de 1.680.000,00 (um milhão e seiscentos e oitenta mil reais), conforme dados extraídos do sistema contábil e valores apurados no Balanço Patrimonial do exercício de 2021, existem recursos disponíveis para reforço do crédito, conforme quadro a seguir:

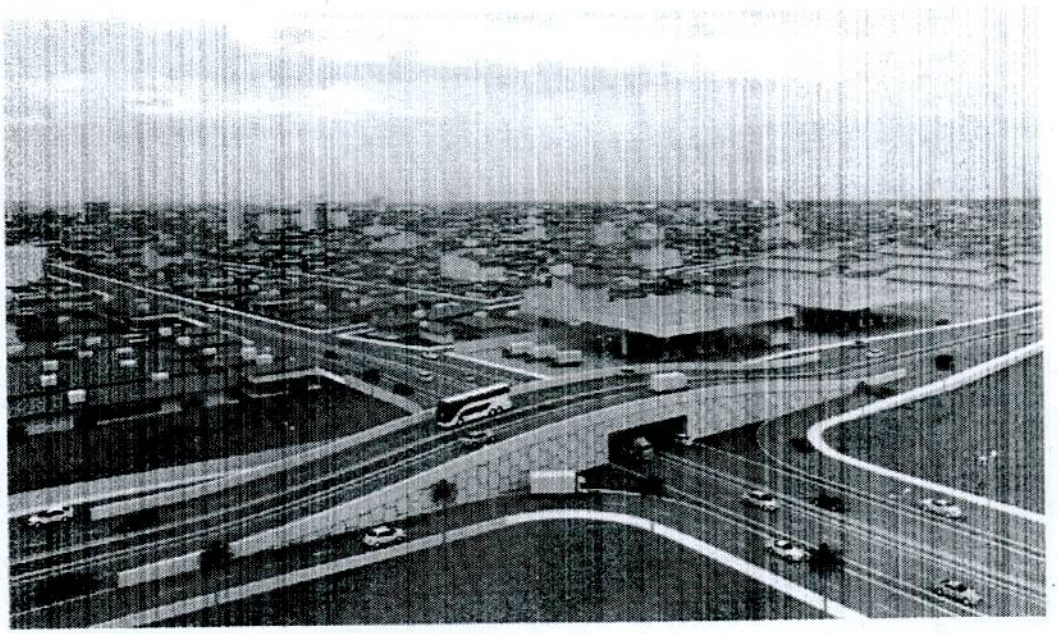
Número C/C	Fonte de Recursos	Saldo existente em 31/12/2021	Restos e consignações a Pagar	Restos a pagar cancelados em 2022	Saldo Utilizado nas Alterações Orçamentárias (acumulado)	Saldo Disponível
30.308-9	300000000	40.721.179,50	0,00	0,00	11.712.062,14	29.009.117,36

Atenciosamente,

Lorena Horbach
CHEFE DE CONTADORIA

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 04/22
Fls. 06

Plano de Modernização do Trânsito de Vilhena - PMTV



Atualizado

Vilhena
Fevereiro – 2022

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 07

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

1. INFORMAÇÕES GERAIS 4

1.1. Identificação do Município 4

1.2. Elaboração 4

2. OBJETIVO 5

2.1. Objetivos específicos 5

3.JUSTIFICATIVA 5

4. PLANO DE MODERNIZAÇÃO DO TRÂNSITO DE VILHENA – PMTV 6

4.1. Considerações Gerais 6

5. Etapa 01 - SISTEMA CAVALO BRANCO 7

6. Etapa 02 - SISTEMA MARQUES HENRIQUE 12

7. Etapa 03 - SISTEMA 5º BEC 19

8. Etapa 04 – SISTEMA CENTRAL-OESTE 21

9. Etapa 05 – SISTEMA CENTRAL-LESTE 23

10. Etapa 06 – SISTEMA ELDORADO-LESTE 25

11. Etapa 07 – SISTEMA ELDORADO-OESTE 26

12. Etapa 08 – SISTEMA AMÉRICA 28

13. Etapa 09 – SISTEMA CURITIBA 28

14. Etapa 10 – SISTEMAS INTEGRADOS DE ALÇAS VIÁRIAS NA BR-364 29

15. SINALIZAÇÕES VERTICAIS, HORIZONTAIS E AUXILIARES PREVISTAS 31

16. CONSIDERAÇÕES GERAIS 33

FIGURAS

ANEXOS

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 84/22
Fls. 08

INTRODUÇÃO

Vilhena é um município próspero e em contínua expansão, sua população está estimada em mais de 104.000 habitantes segundo dados de 2021 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sendo o quarto município mais populoso do Estado de Rondônia.

Com o segundo melhor IDH do Estado, a cidade encontra-se em franco desenvolvimento nos setores da indústria, comércio e serviços, além de constituir um forte pólo agrícola na região. A cidade vem se tornando também um grande pólo educacional, atraindo diversos estudantes de uma macrorregião que abrange o sul de Rondônia e norte do Mato Grosso. O município é conhecido como *Portal da Amazônia* por estar situado na entrada da região Amazônica Ocidental. Além disso, é conhecido também como *Cidade Clima da Amazônia* por ter uma temperatura média menor que as outras cidades da Região Norte.

Mas apesar de possuir inúmeras qualidades, existem também alguns problemas, fator comum à toda grande cidade com elevado índice de crescimento. Quanto ao trânsito, o município é cortado pela Rodovia BR-364 que liga o sudeste do país à capital Porto Velho e possui um tráfego intenso, também há a BR-174 que dá acesso ao Estado do Mato Grosso e a BR-435 que faz ligação com os demais municípios do sul do Estado de Rondônia, sendo estes, um dos principais fatores que contribuem com a grande movimentação automotiva nas principais vias do perímetro urbano do município. A cidade conta com uma frota que já ultrapassa 70.000 veículos, e o número de acidentes, inclusive com vítimas fatais, é bastante elevado.

Todos esses fatores fazem com que seja necessário uma reestruturação e modernização no trânsito do município, e com urgência, para que este setor acompanhe adequadamente o ritmo de desenvolvimento desta bela cidade e ofereça ainda mais qualidade de vida e segurança para sua população.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 04122
Fls. 09

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do Município

Município: Vilhena

Estado: Rondônia

Área: 11.699 km²

Área urbana: 11 km²

População: 104.517 hab. (IBGE/2021)

Densidade populacional: 7,05 hab./km²

Altitude: 615 m

Temperatura: 24° C

IDH-M: 0,731 alto (PNUD/2010)

PIB: R$ 1.109.445,514 mil (BR: 330º; RO: 3º) – (IBGE/2008)

PIB per capita: R$ 28.420,11 (IBGE/2020)

1.2. Elaboração

Departamento de Engenharia de Tráfego - DETRAF

Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito - SEMTRAN

Técnicos Responsáveis: Rogério da Silva Dias / Engenheiro de Tráfego

Thiago D. B. Barasuol / Engenheiro Civil-Tráfego

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 10

2. OBJETIVO

Apresentar soluções práticas e econômicas a curto prazo para promover melhorias no tráfego dos principais pontos de entrave no trânsito do município de Vilhena.

2.1. Objetivos específicos

Promover melhorias imediatas no fluxo do trânsito nos pontos críticos da cidade com medidas simples, práticas e econômicas;

Reduzir o número de acidentes de trânsito em todas as suas formas, evitando perdas financeiros, materiais e principalmente humanas;

Indicar soluções mais adequadas e necessárias às principais artérias viárias do município a médio e longo prazo;

Modernizar e estruturar toda a rede viária de forma a atender às necessidades da população, garantindo qualidade de vida e segurança, acompanhando o ritmo de crescimento da cidade e da economia, se tornando modelo para os demais municípios do Estado de Rondônia.

3. JUSTIFICATIVA

A qualidade e a organização do trânsito de Vilhena não acompanhou o mesmo índice de crescimento da população e da frota municipal.

O crescimento urbano nas últimas duas décadas foi vertiginoso, a cidade praticamente dobrou de tamanho, a população ultrapassou o índice de 104.000 habitantes no ano de 2021 e a frota de automóveis também atingiu a marca dos 70.000 veículos.

Baseado nesses fatores, faz-se absolutamente necessária e urgente a implementação de um plano reestruturação e modernização viária eficaz no município de Vilhena.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 11

4. PLANO DE MODERNIZAÇÃO DO TRÂNSITO DE VILHENA - PMTV

4.1. Considerações Gerais

Foram selecionados 10 pontos no trânsito da cidade de Vilhena para estudo, são aqueles que apresentam maiores índices de congestionamento, nós, acidentes, efeito gargalo, cruzamentos confusos, dentre outros fatores causadores de transtornos, acidentes, perdas materiais e financeiras, tanto para o cidadão como para o município e para o estado, e o mais grave, a perda de vidas humanas.

Este plano foi elaborado de maneira a ser executado em 10 etapas, até o presente momento foram executadas duas dessas etapas, sendo a primeira o Sistema Cavalo Branco e a Segunda o Sistema Marques Henrique, para demonstração da eficácia do projeto e obedecendo ao critério de prioridades levantadas pelo Diagnóstico Viário Municipal – DVM dentro de um plano estratégico de execução das modificações necessárias no sistema viário municipal.

Ressalta-se, no entanto, que estas duas etapas não foram executadas integralmente, restando parte de sua sinalização horizontal e sinalizações auxiliares, como tachas, tachões, jabutis, dentre outros, que não foram realizadas em razão de, primeiramente, estar previsto para este ano de 2022 o recapeamento das principais vias urbanas do município, incluindo as vias que compõem os sistemas viários mencionados, e, segundo, a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito – SEMTRAN não disponibiliza no momento de todo o material necessário para a conclusão dessas mudanças viárias em sua integralidade, nem das oito futuras mudanças previstas.

Portanto, é de absoluta urgência e necessidade que seja aprovado na Câmara Municipal de Vilhena o valor de superávit requerido para aquisição de insumos, equipamentos, sinalizações e um veículo especial dotado de equipamento automatizado de demarcação viária horizontal para que a secretaria dê continuidade e possa concluir integralmente as medidas projetadas no Plano de Modernização do Trânsito de Vilhena – PMTV.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 61/22
Fls. 12

5. Etapa 01 - SISTEMA CAVALO BRANCO

Aqui estão as considerações para um dos sistemas viários mais movimentados da cidade que aqui denominamos **"Sistema Cavalo Branco"**, abrangendo parte da região central do município, sendo integrado pelas Ruas Dom Pedro I e Paulo Rogério Fornari e seus respectivos cruzamentos com as Avenidas Major Amarante, Capitão Castro, Liberdade, Barão do Rio Branco e José do Patrocínio.

Problemas Enfrentados

O maior problema desse sistema está localizado no trecho de 100,00 m da Rua Dom Pedro I entre as Av. Major Amarante e Marechal Rondon, por ser principal via de ligação entre a BR-364 e a Av. Major Amarante, atualmente esta via tem enfrentado congestionamentos em horários de pico em decorrência de "efeito gargalo", e não raros acidentes em seus cruzamentos, inclusive com óbitos.

Interessante dizer que a Rua Dom Pedro I neste trecho possui mão dupla de circulação e após a Av. Major Amarante no sentido sul em direção a Av. José do Patrocínio ela passa a ser via de mão única de circulação, portanto, para que se tenha uma mudança lógica no sistema, a Rua Dom Pedro I deve passar a operar integralmente em mão única também em seu trecho entre as Av. Marechal Rondon e Major Amarante no sentido norte-sul.

Ajuste do Sistema Viário

A solução para os problemas do Sistema Cavalo Branco são bastante simples, após análise apurada do sistema constatou-se que a resolução mais adequada, rápida e econômica são as seguintes:

1° - A **Av. Dom Pedro I passa a operar em mão única de circulação** no sentido norte-sul entre as Av. Marechal Rondon e Major Amarante, integralizando seu sistema que já é de mão única de circulação até a altura da Av. José do Patrocínio.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 61/22
Fls. 13

2º - A operação do tráfego no sentido contrário passa para a Rua Paulo Rogério Fornari, que também deve passar a ser via de mão única de circulação no sentido sul-norte da Av. José do Patrocínio em direção a Av. Marechal Rondon.

Com essas mudanças simples e econômicas, sendo necessário, a priori, a mudança apenas na sinalização vertical do trecho de 100,00 m da Rua Dom Pedro I e do trecho da Rua Paulo R. Fornari entre as Av. José do Patrocínio e Marechal Rondon, resolvendo imediatamente os problemas enfrentados nessa região da cidade.

Adiante segue-se o mapeamento esquemático do sistema, demonstrando como se encontra a situação atual e posteriormente como ficará o modelo ajustado com a aplicação das mudanças indicadas.

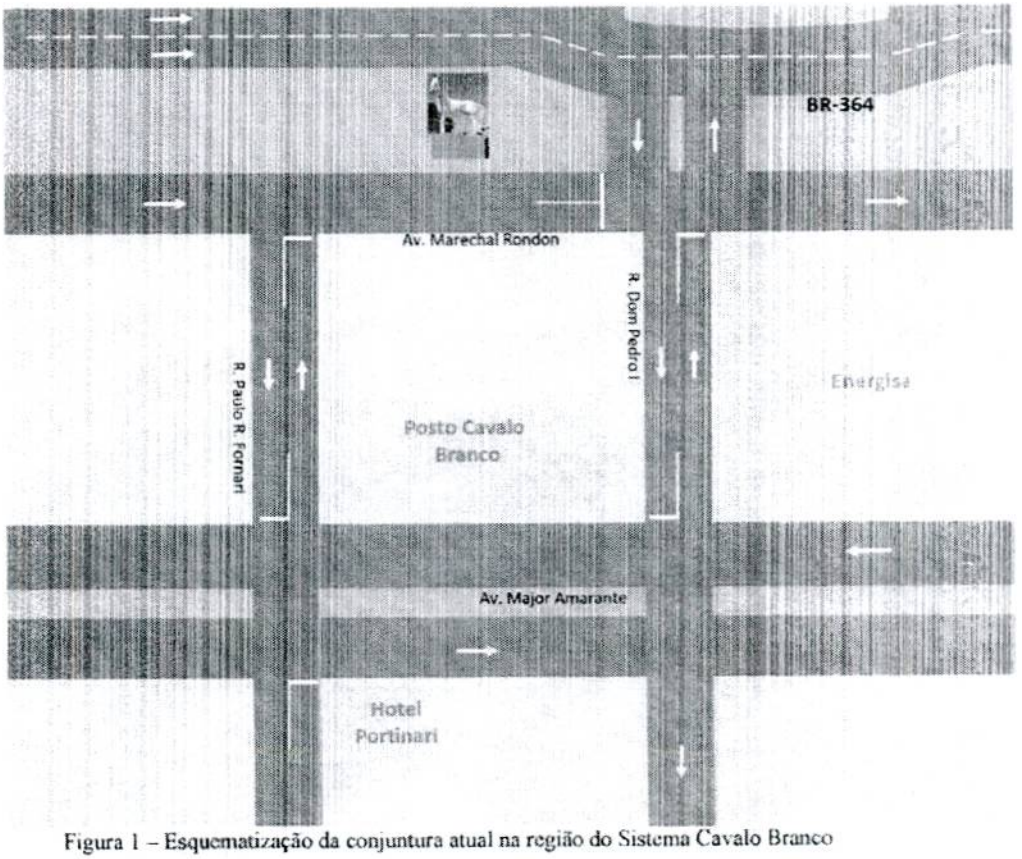


Figura 1 – Esquematização da conjuntura atual na região do Sistema Cavalo Branco

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 04/22
Fls. 44

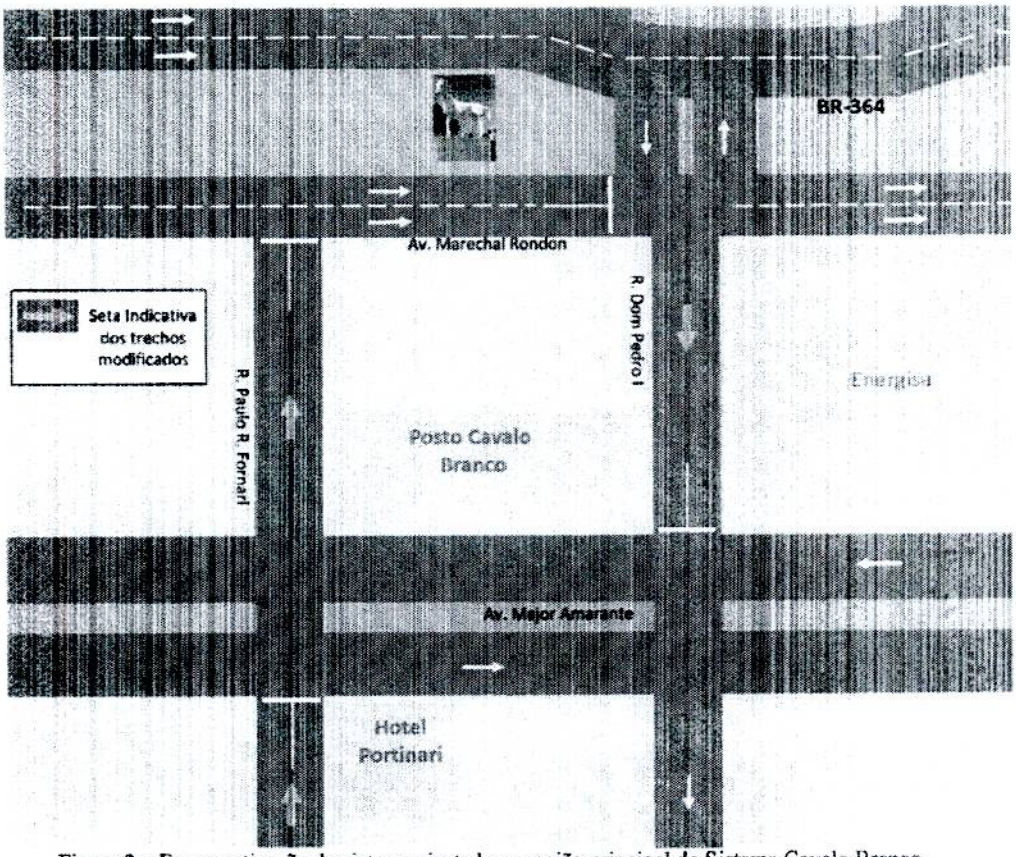


Figura 2 – Esquematização do sistema ajustado na região principal do Sistema Cavalo Branco

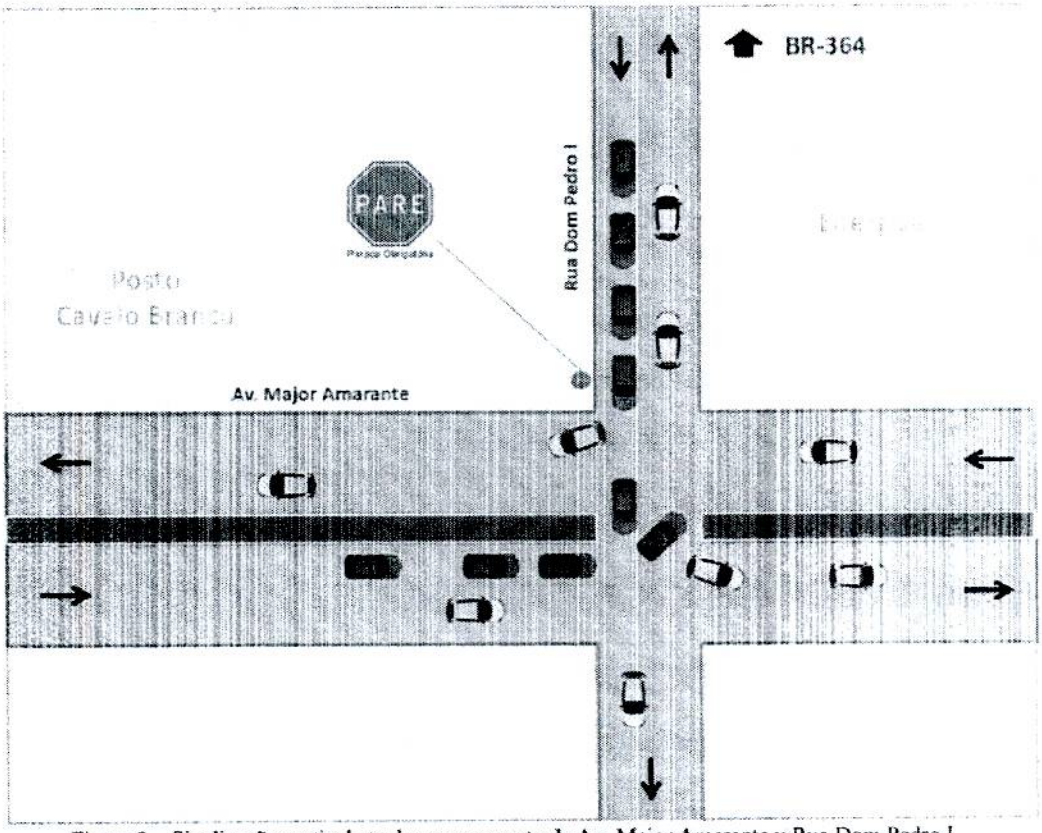


Figura 3 – Sinalização vertical atual no cruzamento da Av. Major Amarante x Rua Dom Pedro I

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6422
Fls. 18

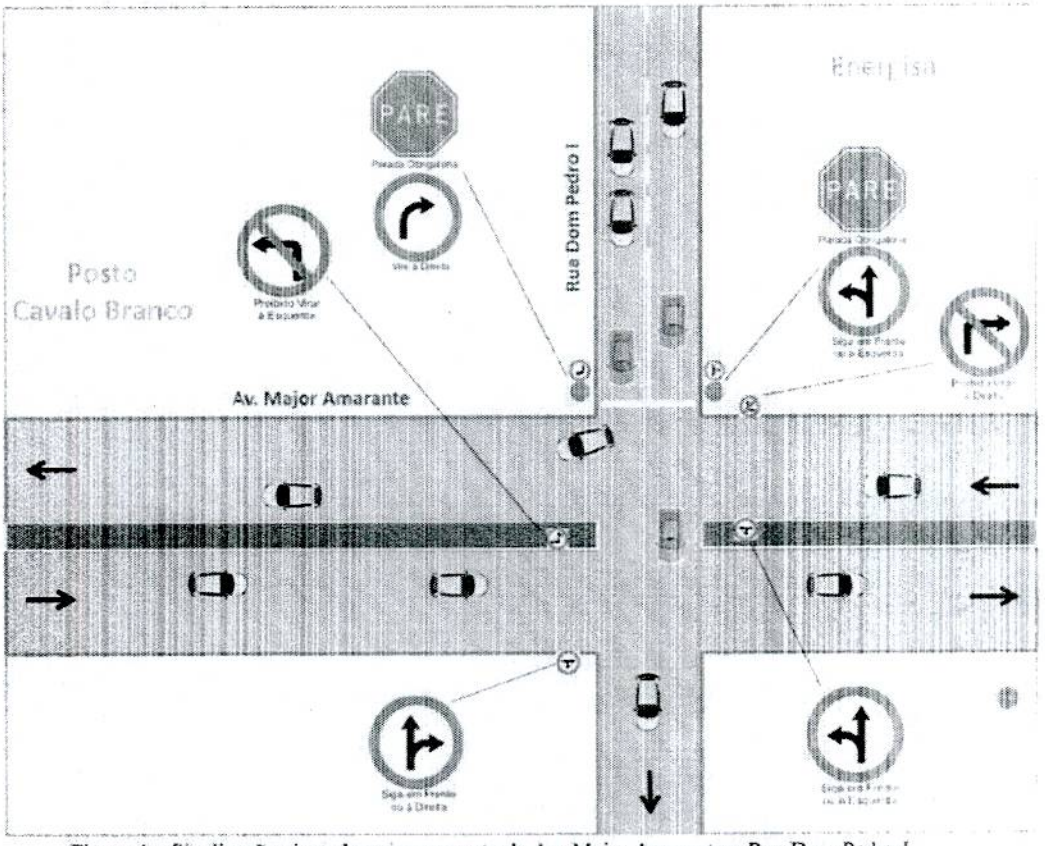


Figura 4 – Sinalização ajustada no cruzamento da Av. Major Amarante x Rua Dom Pedro I

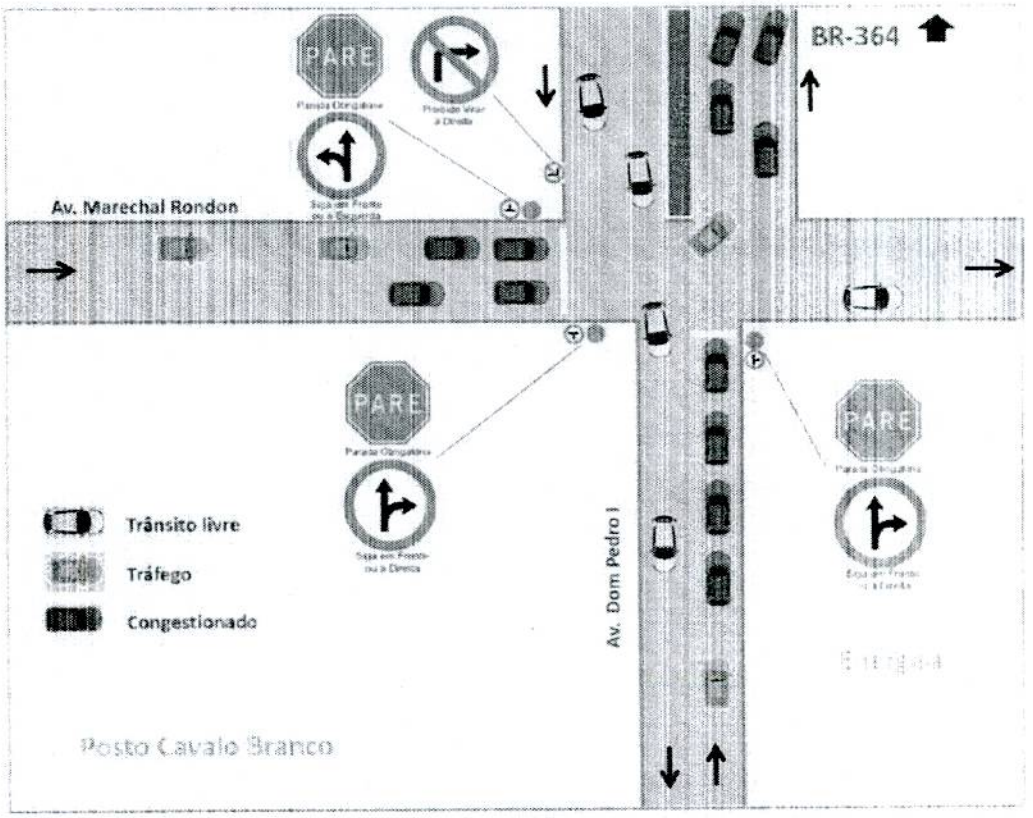


Figura 5 – Sinalização vertical atual no cruzamento da Av. Marechal Rondo x Rua Dom Pedro I

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 04/22
Fls. 16

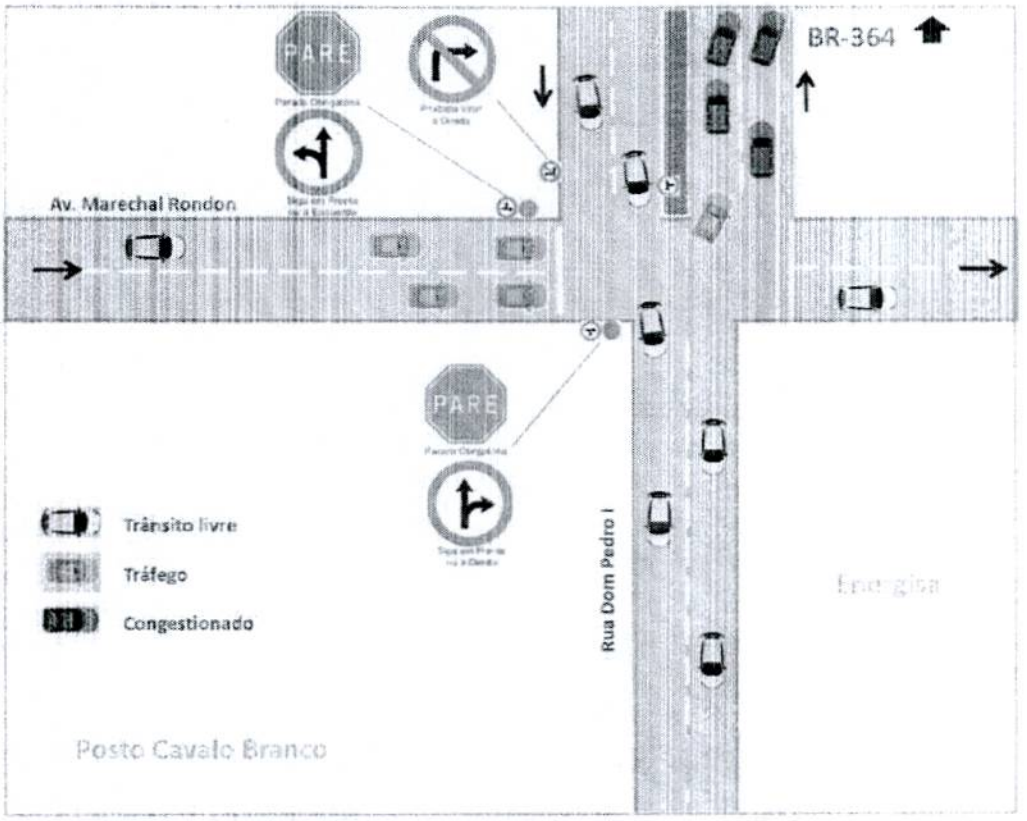


Figura 6 – Sinalização ajustada no cruzamento da Av. Marechal Rondo x Rua Dom Pedro I

Sinalização Vertical Necessária

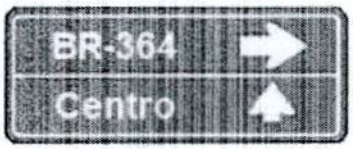
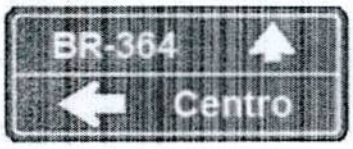
Após estudos de viabilidade e de quantitativos mínimos de sinalização vertical necessária para a devida efetivação das mudanças no sistema viário do local (levando em consideração a sinalização já existente nessas vias) é que segue-se a relação e quantidades no quadro abaixo.

Placas de Regulamentação

Placa	Símbolo	Denominação	Quant.
	R-25d	Siga em frente ou à direita	04
	R-25c	Siga em frente ou à esquerda	01
	R-4b	Proibido virar à direita	07
	R-4a	Proibido virar à esquerda	04
	R-25b	Vire à direita	01

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 694/22
Fls. 16-A

Placas de Indicação

Placa	Local	Quant.
	Av. Major Amarante (entre as Ruas Domingos Linhares e Paulo R. Fornari, sentido Bairro 5º BEC)	01
	Av. Major Amarante (entre as Ruas Dom Pedro I e Paulo R. Fornari, sentido Centro)	01
	Rua Paulo Rogério Fornari (entre as Av. Capitão Castro e Major Amarante, sentido Centro)	01

6. ETAPA 02 - SISTEMA MARQUES HENRIQUE

Segue as considerações para um dos trechos de vias urbanas mais movimentados da cidade que aqui denominamos **"Sistema Marques Henrique"**, abrangendo parte da região central do município, sendo integrado pelas Av. Marques Henrique, R. Getúlio Vargas, R. Quintino Cunha e R. Pres. Médici com seus respectivos cruzamentos com as Avenidas Major Amarante, Capitão Castro, Liberdade, Barão do Rio Branco, José do Patrocínio, Leopoldo Perez e Beira Rio.

Problemas Enfrentados

O maior problema desse sistema está localizado no trecho de 100,00 m da Av. Marques Henrique entre as Av. Major Amarante e Marechal Rondon, por ser principal via de ligação entre a BR-364 e a Av. Major Amarante, atualmente esta via tem enfrentado congestionamentos em horários de pico em decorrência

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6412/22
Fls. 17

de "efeito gargalo", e não raros acidentes em seus cruzamentos, inclusive com óbitos.

Outro setor do sistema que sofre com grande fluxo viário e problemas de disponibilidade de estacionamento, é a região da Av. Marques Henrique nas proximidades do cruzamento com a Av. José do Patrocínio, problemas maximizado em decorrência das atividades da Faculdade Fimca, portanto, para que se tenha uma resolução adequada do sistema, a Av. Marques Henrique deve passar a operar como via mão única de circulação no sentido norte-sul.

Ajuste do Sistema Viário

A solução para os problemas do Sistema Cavalo Branco são bastante simples, após análise apurada do sistema constatou-se que a resolução mais adequada, rápida e econômica são as seguintes:

1° - A **Av. Marques Henrique passa a operar em mão única de circulação** no sentido norte-sul entre as Av. Marechal Rondon e Av. Beira Rio.

2º - A operação do tráfego no sentido contrário passa para as Ruas Presidente Médici e Getúlio Vargas, servindo de ligação com as principais vias arteriais, BR-364 e Av. Major Amarante respectivamente.

Com essas mudanças simples e econômicas, sendo necessário, a priori, a mudança apenas na sinalização vertical das vias do sistema, resolvendo imediatamente os problemas enfrentados nessa região da cidade.

Adiante segue-se o mapeamento esquemático do sistema, demonstrando como se encontra a situação atual e posteriormente como ficará o modelo ajustado com a aplicação das mudanças indicadas.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 04/22
Fls. 18

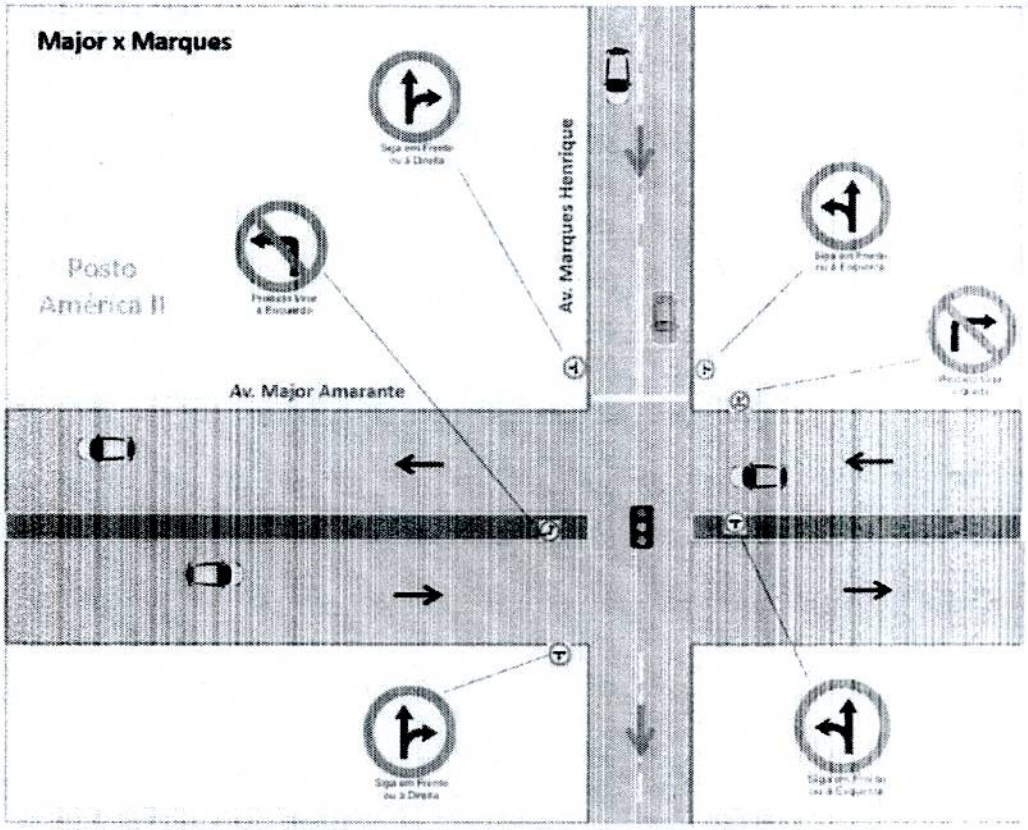


Figura 7 – Sinalização ajustada no cruzamento Av. Major Amarante x Marques Henrique

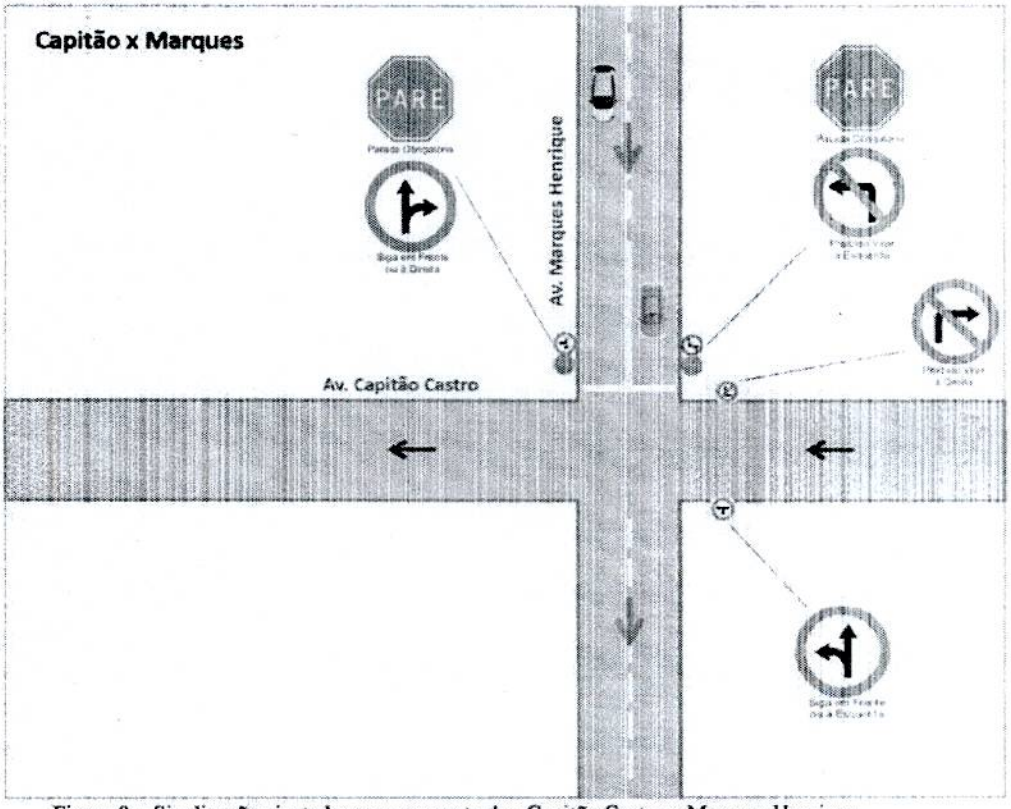


Figura 8 – Sinalização ajustada no cruzamento Av. Capitão Castro x Marques Henrique

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 84/22
Fls. 19

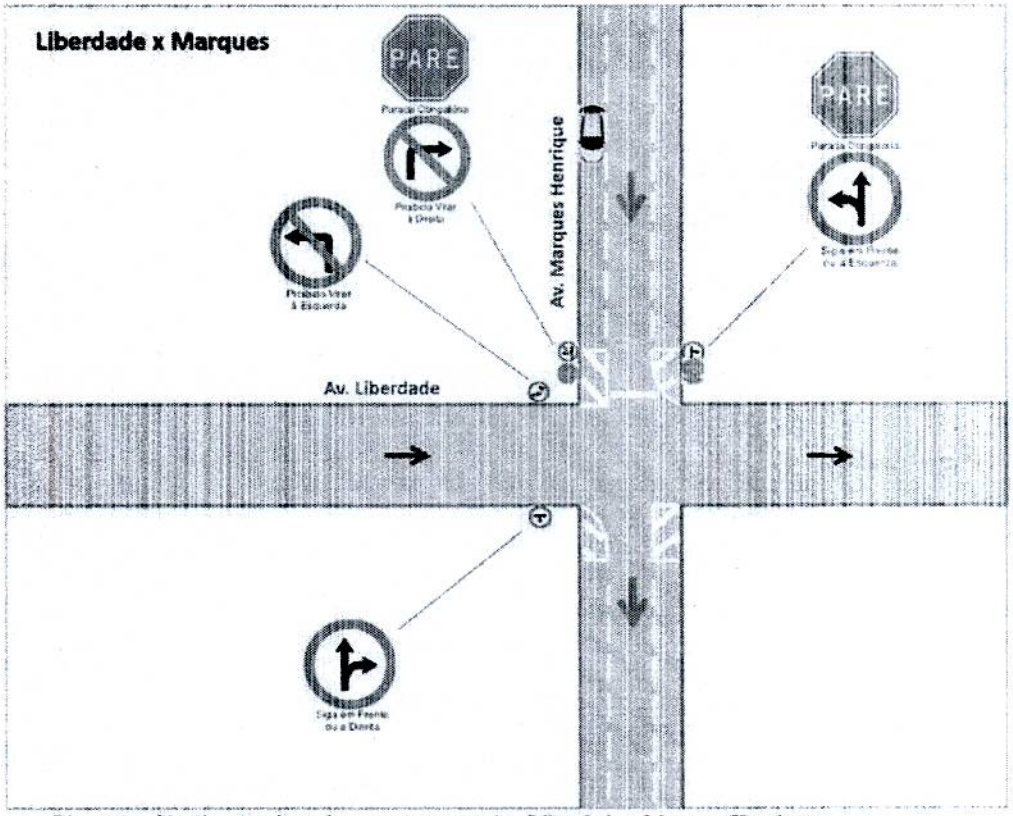


Figura 9 – Sinalização ajustada no cruzamento Av. Liberdade x Marques Henrique

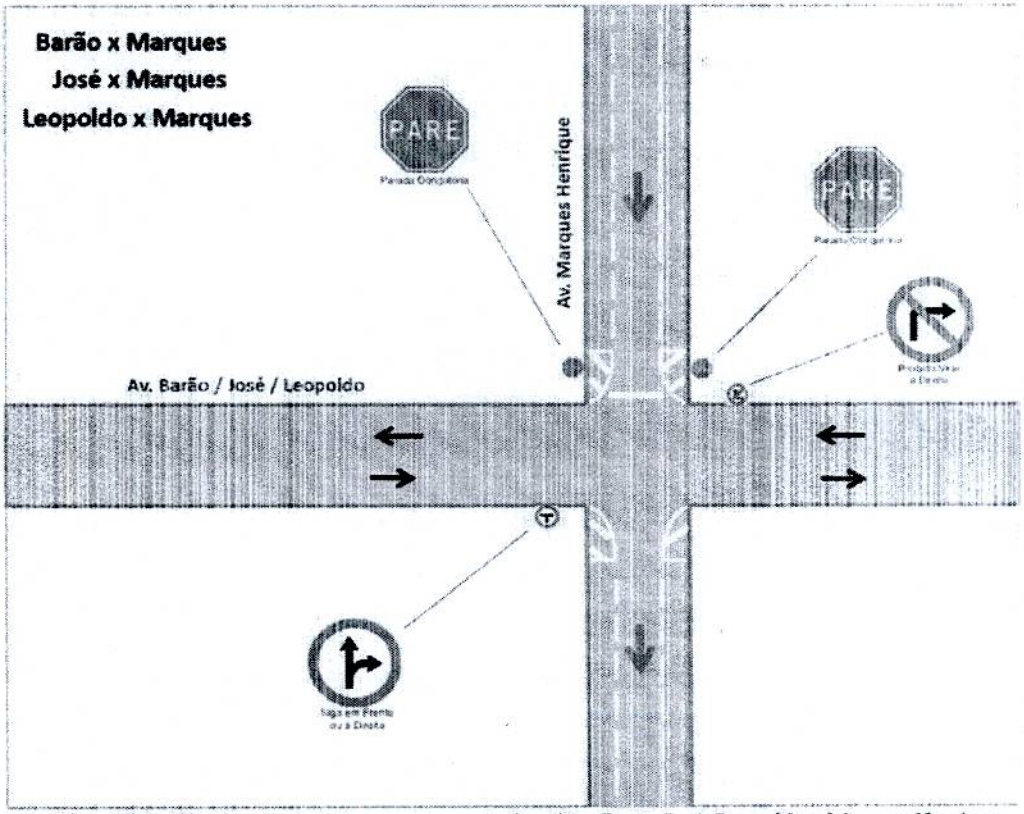


Figura 10 – Sinalização ajustada no cruzamento Avenidas Barão-José -Leopoldo x Marques Henrique

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6442/22
Fls. 20

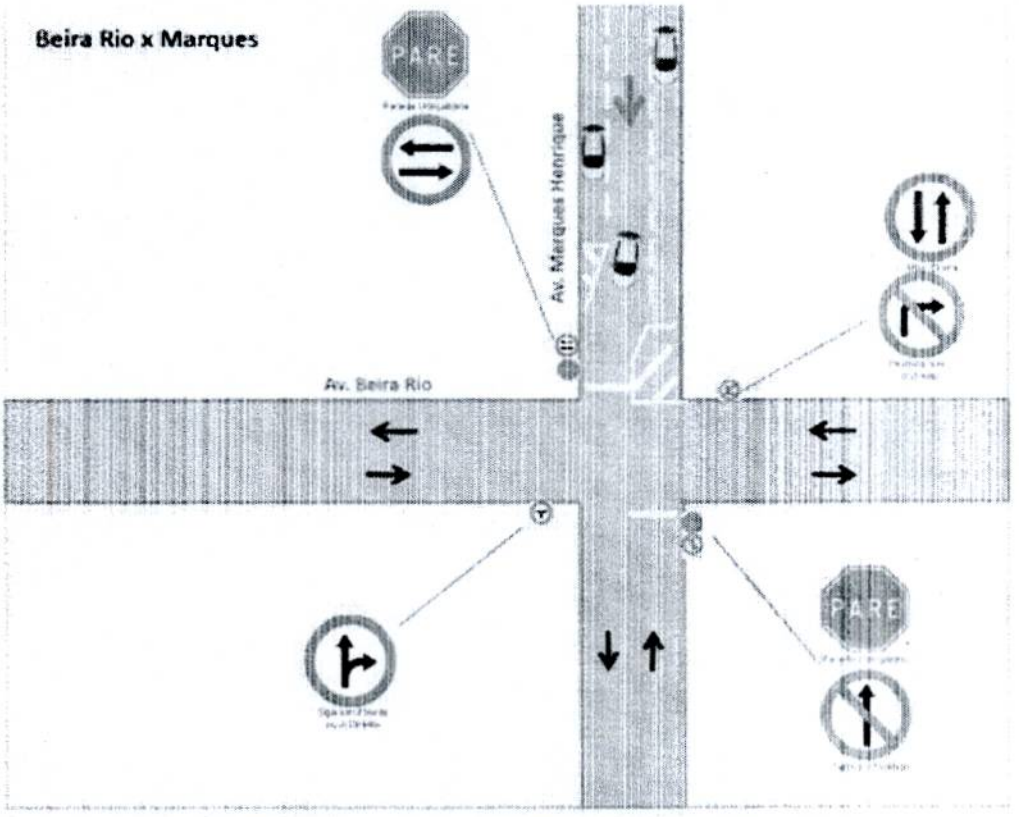


Figura 11 – Sinalização ajustada no cruzamento Av. Beira Rio x Marques Henrique

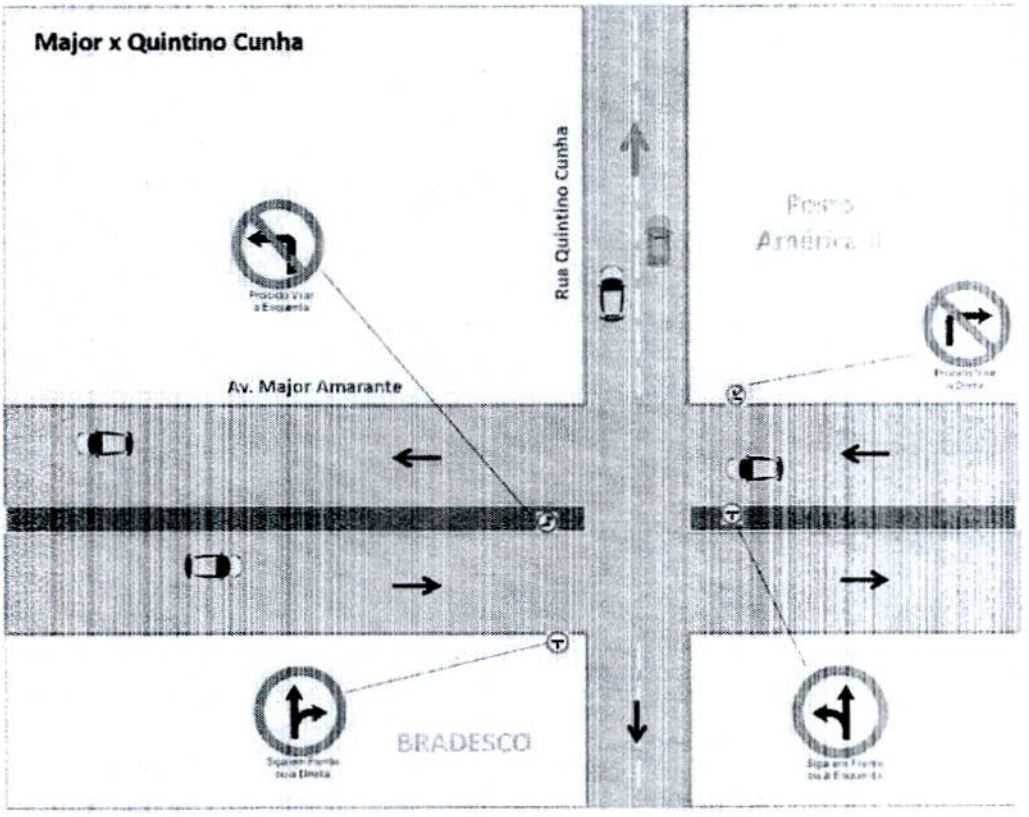


Figura 12 – Sinalização ajustada no cruzamento Av. Quintino Cunha x Major Amarante

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6412/22
Fls. 21

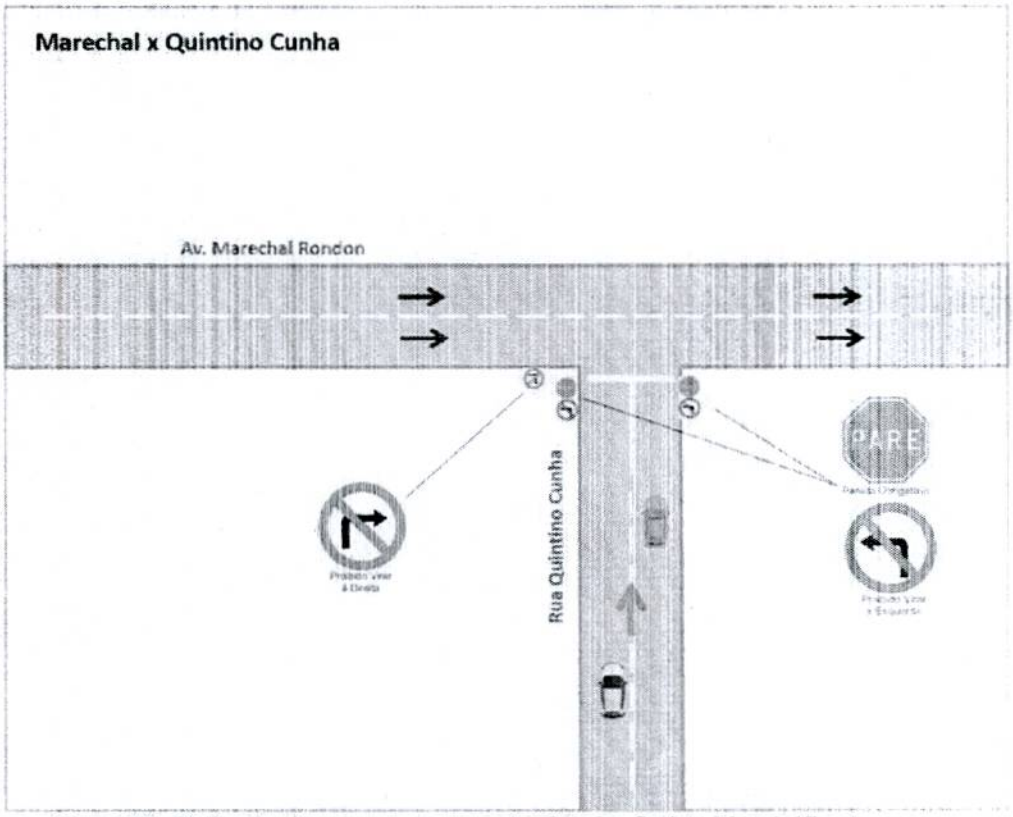


Figura 13 – Sinalização ajustada no cruzamento Av. Quintino Cunha x Marechal Rondon

Sinalização Vertical Necessária

Após estudos de viabilidade e de quantitativos mínimos de sinalização vertical necessária para a devida efetivação das mudanças no sistema viário do local (levando em consideração a sinalização já existente nessas vias) é que segue-se a relação e quantidades no quadro abaixo.

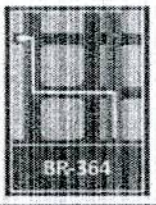
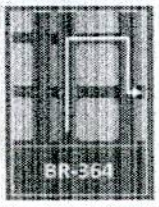
Placas de Regulamentação

Placa	Símbolo	Denominação	Quant.
	R-25d	Siga em frente ou à direita	03
	R-25c	Siga em frente ou à esquerda	02
	R-4b	Proibido virar à direita	06
	R-4a	Proibido virar à esquerda	06

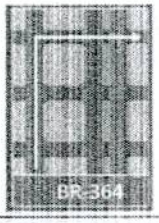
CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 22

	R-25b	Vire à direita	01
	R-3	Sentido Proibido	07
	R-28	Mão Dupla	01

Placas de Indicação

Placa	Local	Quant.
	Av. Marques Henrique (entre as Av. Major Amarante e Marechal Rondon)	01
	Av. Marques Henrique (entre as Av. Beira Rio e 1º de Maio)	01
	Av. Beira Rio (entre a R. Presidente Médici e R. Quintino Cunha)	01
	Av. Beira Rio (entre a R. Getúlio Vargas e Av. Marques Henrique)	01
	Av. Major Amarante (entre a Rua. Getúlio Vargas e Castelo Branco)	01
	Av. Major Amarante (entre a Av. Marques Henrique e Rua Getúlio Vargas)	01

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6412/22
Fls. 23

	Av. Capitão Castro (entre a Av. Marques Henrique e R. Getúlio Vargas)	01
	Av. Liberdade (entre a R. Presidente Médici e Castelo Branco)	01

7. Etapa 03 - SISTEMA 5º BEC

O Sistema Viário aqui denominado Sistema 5º BEC, em razão de que as vias que o compõem estejam quase todos inseridas no interior do Bairro 5º BEC, e algumas na região central-leste da cidade, possui menos de 10 % de suas vias ajustadas ao sistema "binário" de circulação, acarretando problemas comuns recorrentes em outras regiões de grande circulação no município, portanto, sendo imperativo que haja continuidade no processo de inclusão das principais vias do bairro ao sistema binário de circulação.

Para detalhamento das ações planejadas para este sistema, a partir deste ponto serão implementadas figuras esquemáticas para melhor visualização das mudanças a serem implementadas, sendo desnecessário o detalhamento profundo de sinalizações verticais e horizontais mostradas nas exemplificações das mudanças nos dois primeiros sistemas demonstradas, Cavalo Branco e Marques Henrique. Será sim detalhado ao final do projeto, um quadro geral quantitativo das sinalizações verticais, horizontais e auxiliares necessárias à implementação de todas as fases do projeto.

A seguir destaca-se a esquematização atual do sistema e posteriormente as vias indicadas para modificações e adequações ao sistema de circulação de mão única.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6477
Fls. 24

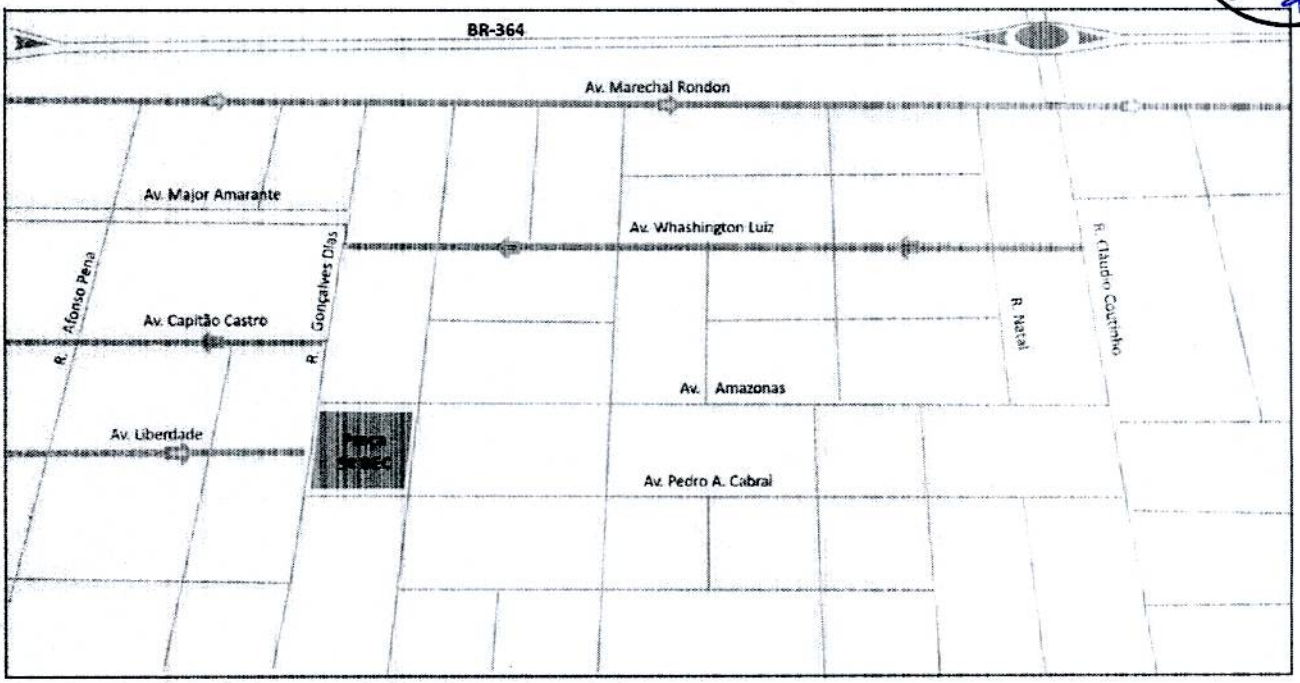


Figura 14 – Visão atual do Sistema 5º BEC com indicação das vias de sentido de mão única já existentes

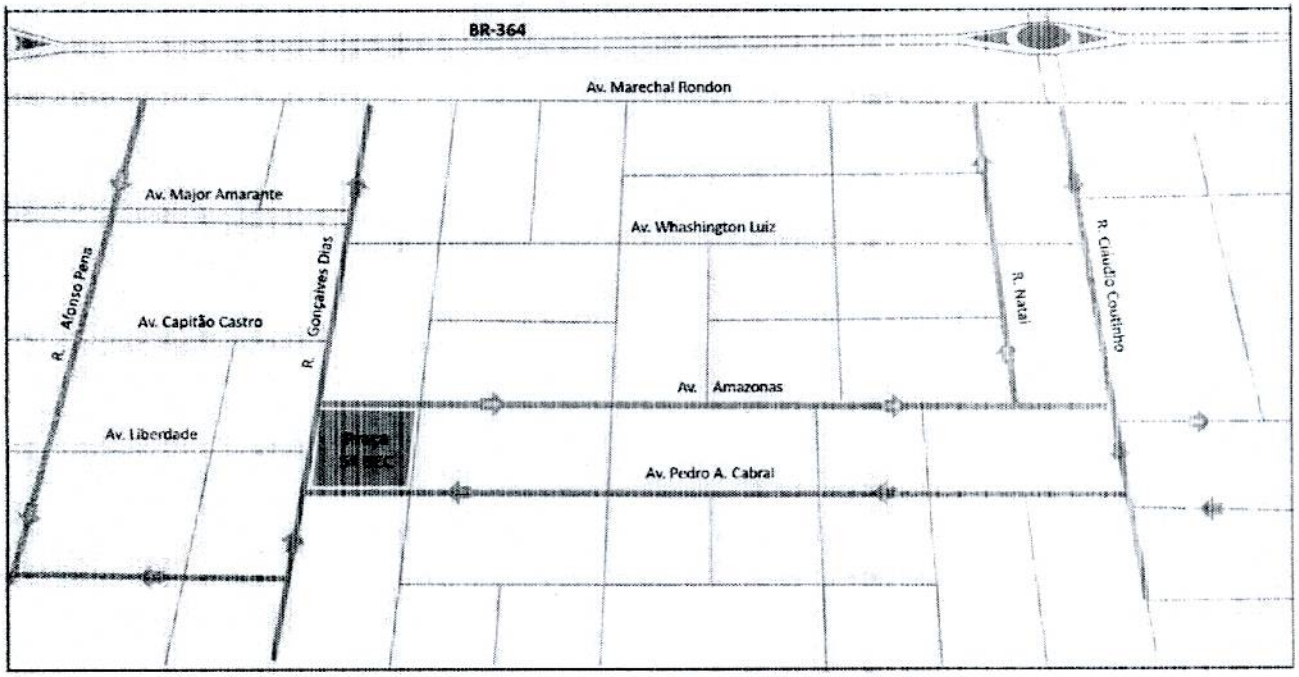


Figura 15 – Vias indicadas para inclusão do sistema de binário de circulação na região do Sistema 5º BEC

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 28

Figura 03 – Sistema Viário 5º BEC – Visão geral do sistema integrando todas as vias de mão única existentes com as futuras vias que podem ser implantadas

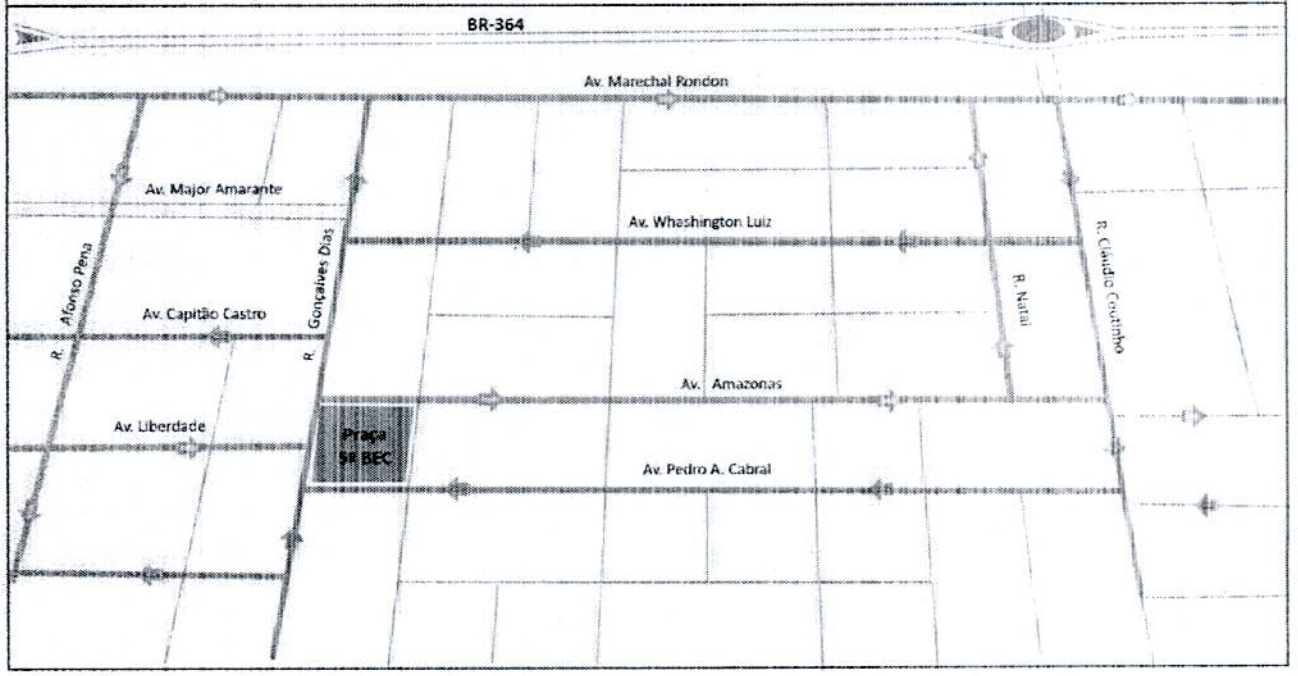


Figura 16 – Visão geral do sistema integrando todas as vias de mão única existentes com as futuras vias a serem incorporadas aos sistema binário de circulação

8. Etapa 04 – SISTEMA CENTRAL-OESTE

O Sistema Viário Central-Oeste corresponde à região central do município no quadrante delimitado entre a R. Jamari e Av. Marques Henrique e Av. Marechal Rondon e Leopoldo Perez.

Possui problemas semelhantes ao que ocorre em outras importantes regiões do município, devendo, portanto, receber o mesmo tratamento para que seja devidamente ajustada aos demais sistemas de circulação.

Segue abaixo esquematização geral das mudanças que devem ocorrer no sistema.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 26

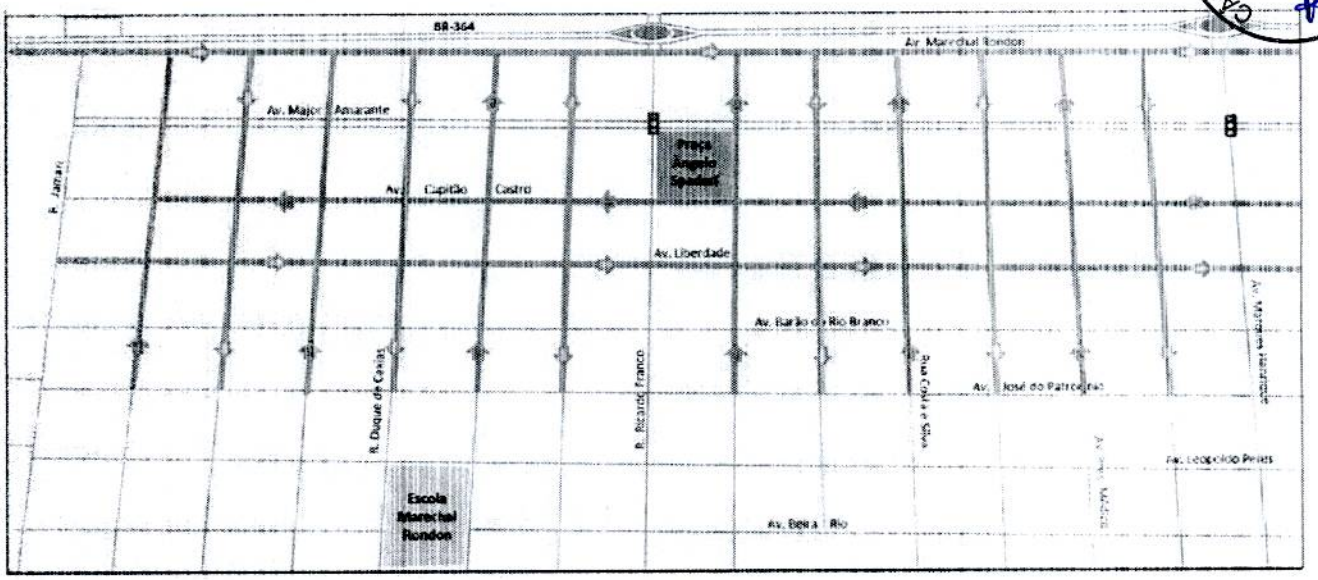


Figura 17 – Visão geral do atual sistema contendo as vias já existentes com circulação binária, englobando o Bairro São José e a porção oeste do Centro

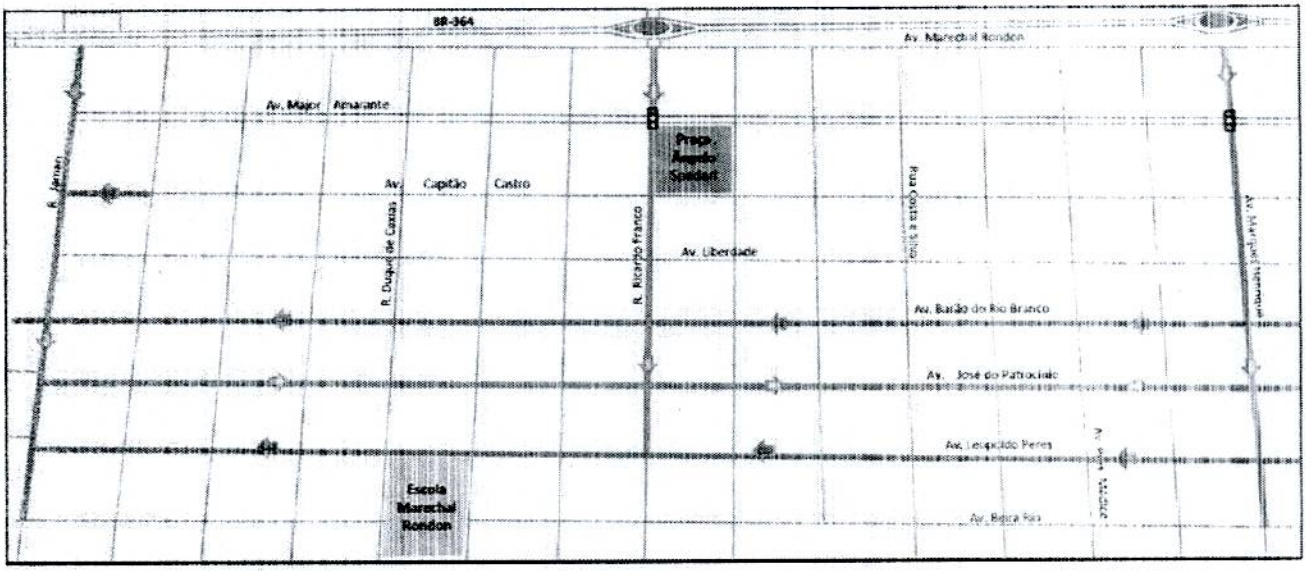


Figura 18 – Visão geral do sistema destacando as vias que devem ser incorporadas ao sistema binário de circulação

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/2025
Fls. 27

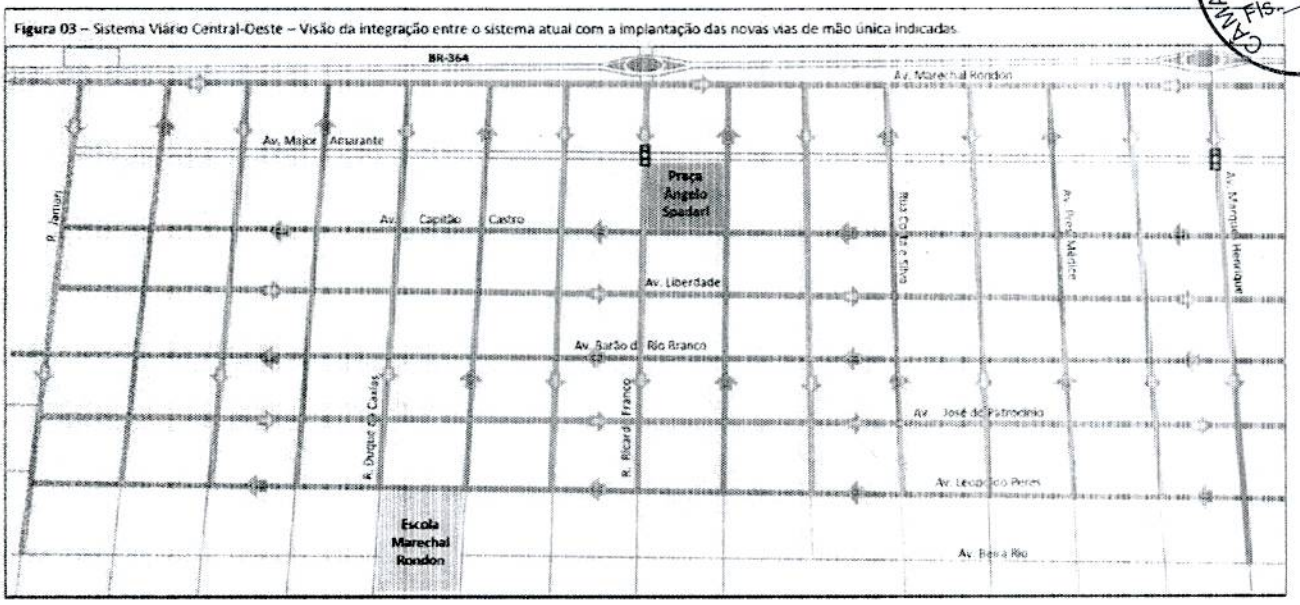


Figura 19 – Visão da integração entre o sistema atual com a implantação das novas vias de mão única

9. Etapa 05 – SISTEMA CENTRAL-LESTE

O Sistema Viário Central-Leste corresponde à região central do município no quadrante delimitado entre a Av. Marques Henrique e Rua Gonçalves Dias. A diante veremos a atual conjuntura do sistema viário dessa região e em seguida o sistema ajustado com a integração ao sistema binário de circulação.

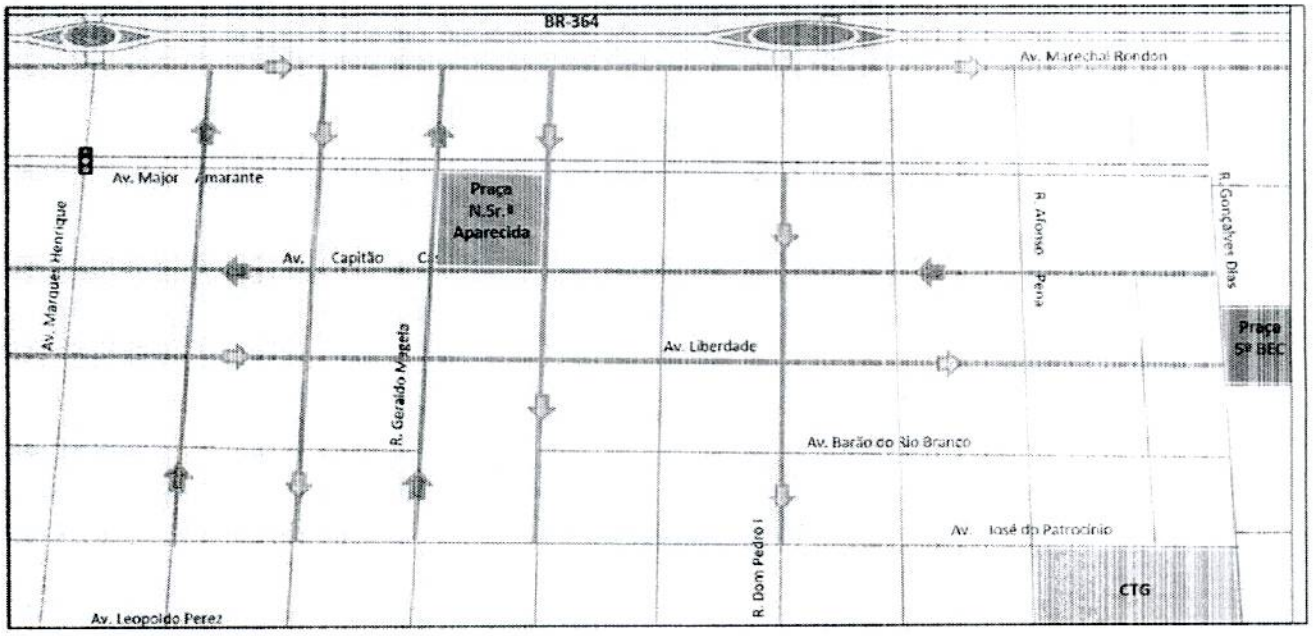


Figura 20 – Situação atual do Sistema Viário Central-Leste, com as vias de mão única já existentes

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 28

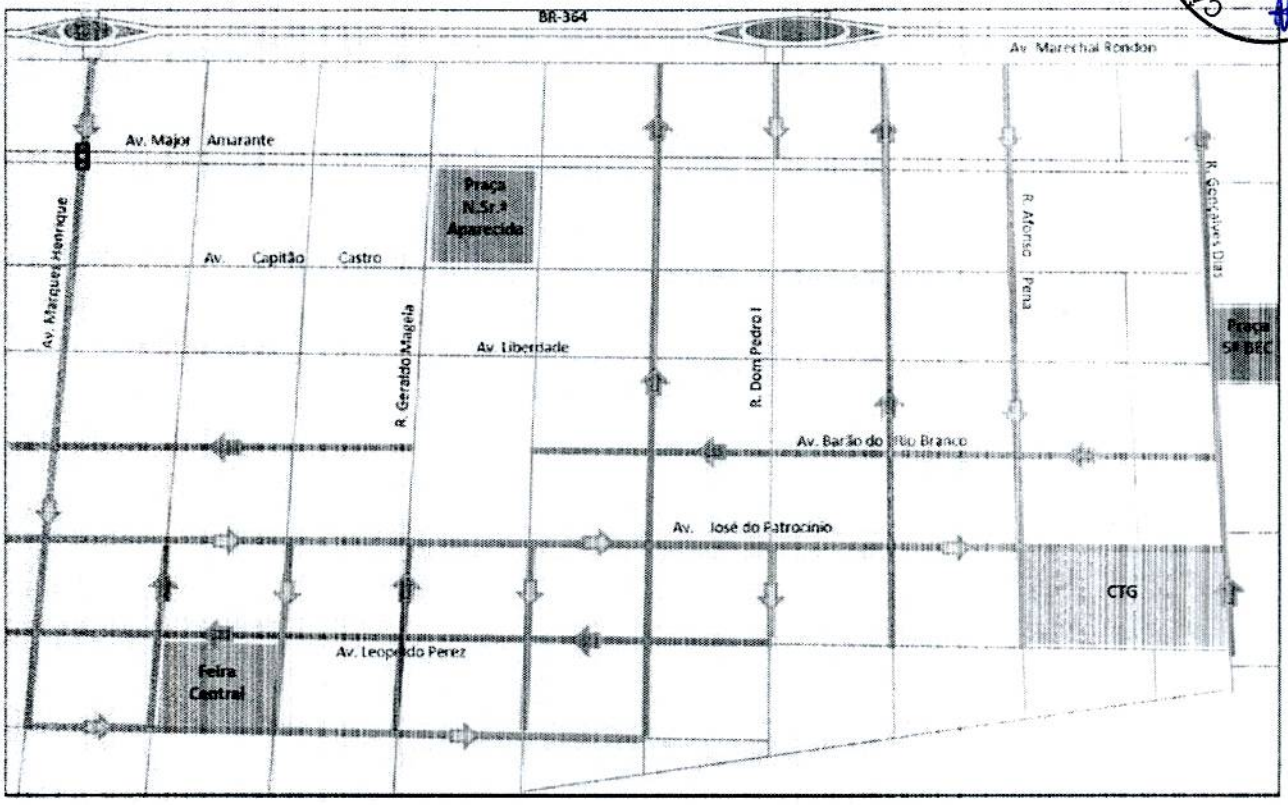


Figura 21 – Vias à incluir ao sistema binário de circulação na região Central-Leste do Município

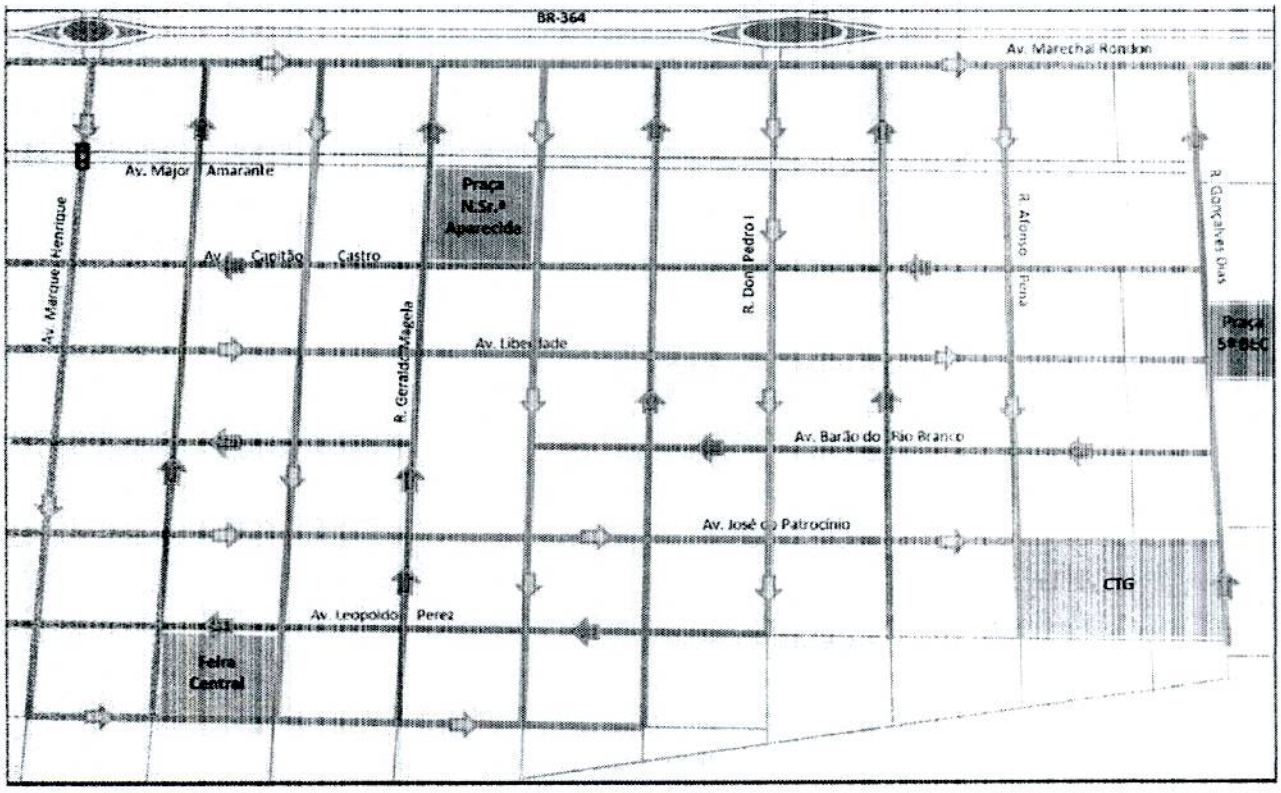


Figura 22 – Sistema Central-Leste ajustado

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº
Fls. 29

10. Etapa 06 – SISTEMA ELDORADO-OESTE

O Sistema Eldorado-Oeste corresponde ao quadrante delimitado pelas Avenidas Pres. Nasser a oeste, Jô Sato a leste, Luiz A. Maziero ao norte e Celso Mazutti ao sul, nela está inserida a Prefeitura Municipal, a Câmara de Vereadores, Fórum, Ministério Público, Hospital Regional Adamastor Teixeira de Oliveira e vários outros órgãos importantes e empresas comerciais movimentadas, sendo necessário se planejar mudanças viários hoje para que não haja sérios problemas futuros de trafegabilidade nesta importante região.

Abaixo detalha-se a atual situação da malha viária no local e após veremos as medidas de adequação viária necessária.

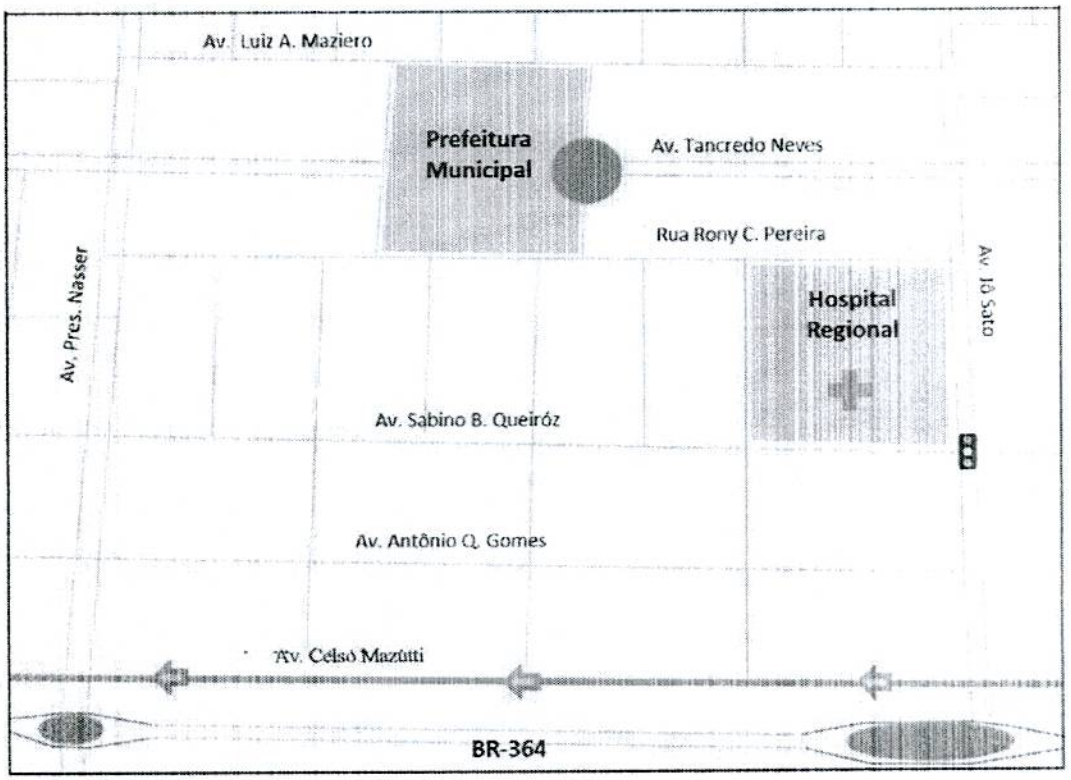


Figura 23 – Situação atual do sistema viário na região

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 30

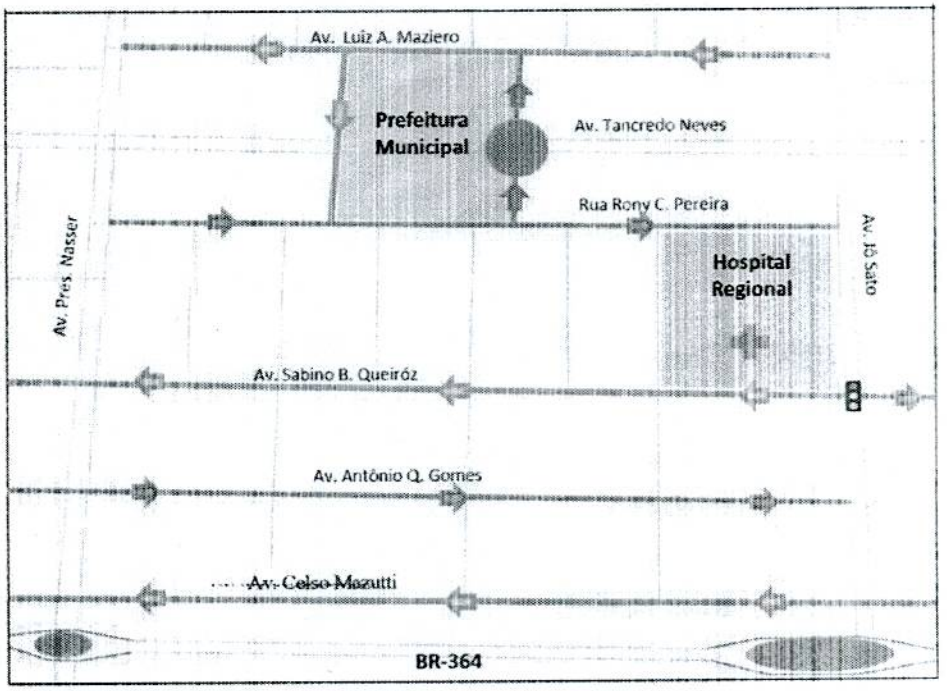


Figura 24 – Sistema Viário Eldorado-Oeste ajustado com inclusão de vias ao sistema binário de circulação

11. Etapa 07 – SISTEMA ELDORADO-LESTE

O Sistema Eldorado-Leste corresponde ao quadrante delimitado pelas Avenidas Jô Sato a oeste, Brigadeiro E. Gomes a leste, Tancredo Neves ao norte e Celso Mazutti ao sul. Nela está inserido o Hospital Bom Jesus, Park Shopping Vilhena, Rodoviária e vários estabelecimentos comerciais movimentados.

Abaixo detalha-se a atual conjuntura da região e em seguida veremos as medidas de adequação viária necessária.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6172
Fls. 31

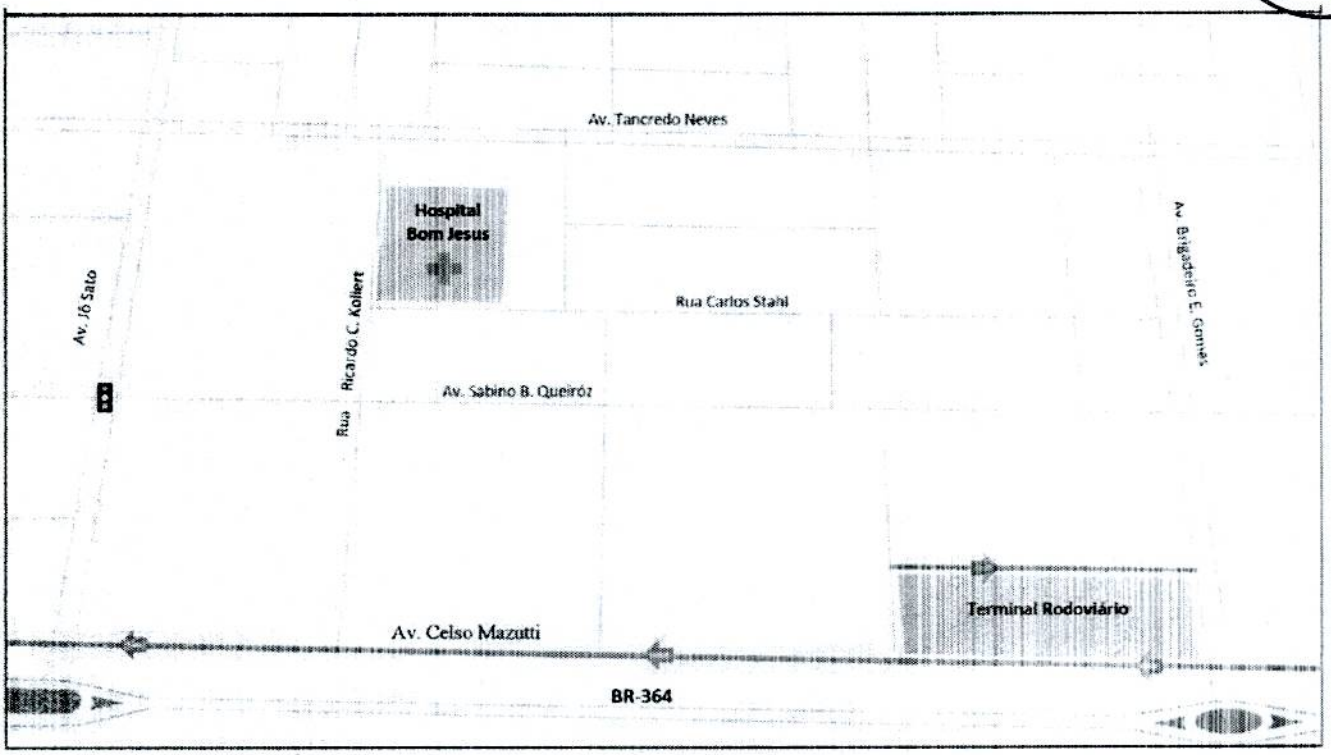


Figura 25 -- Situação atual do sistema viário no Sistema Eldorado-Leste

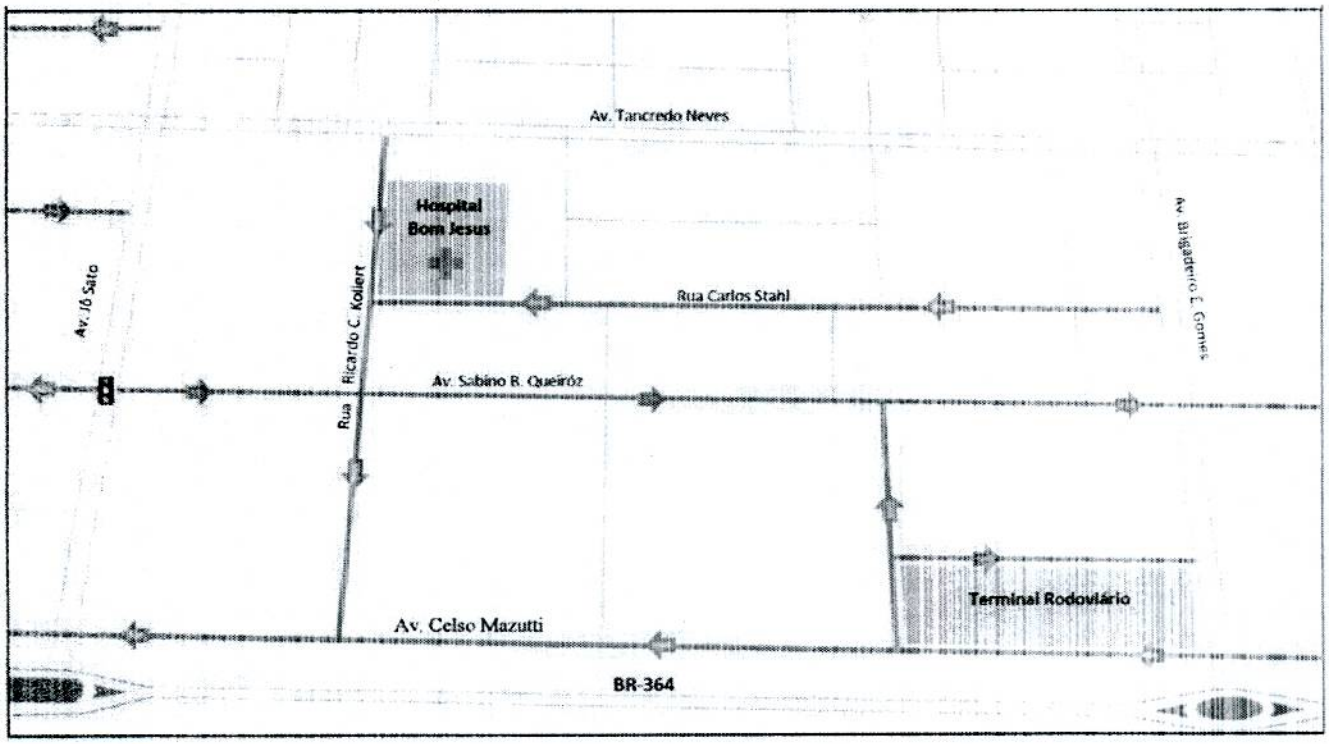


Figura 26 -- Sistema Viário Eldorado-Leste ajustado com inclusão de vias ao sistema binário de circulação

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 32

12. Etapa 08 – SISTEMA AMÉRICA

O Sistema América corresponde ao quadrante delimitado pelas Avenidas Pres. Nasser à leste, Melvin Jones a oeste, Tancredo Neves ao norte e Celso Mazutti ao sul. Nela estão inseridas o Senac e várias empresas comerciais de grande movimento.

A seguir veremos a atual situação do sistema viário local e em seguida as a situação com sistema ajustado com implantação de vias de mão única de circulação.

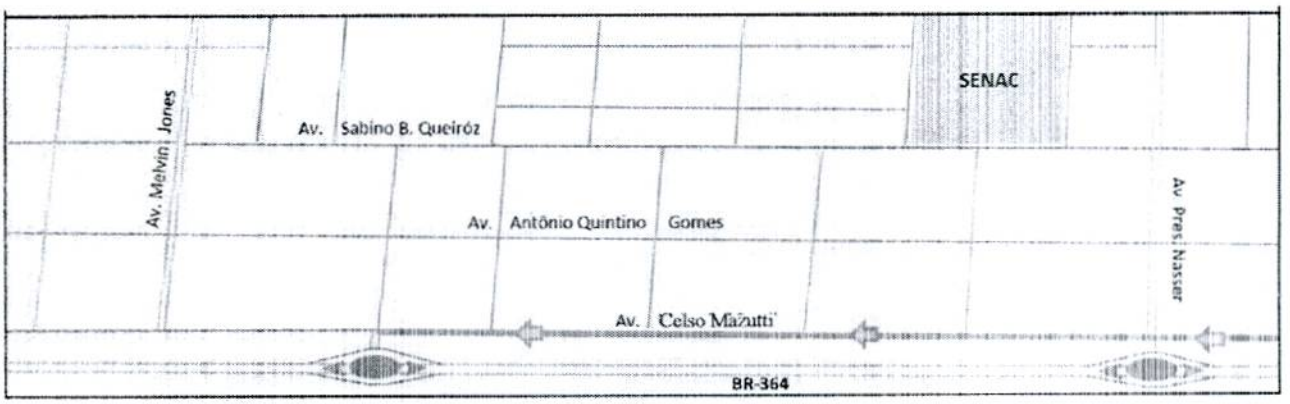


Figura 27 – Atual conjuntura do Sistema Viário América

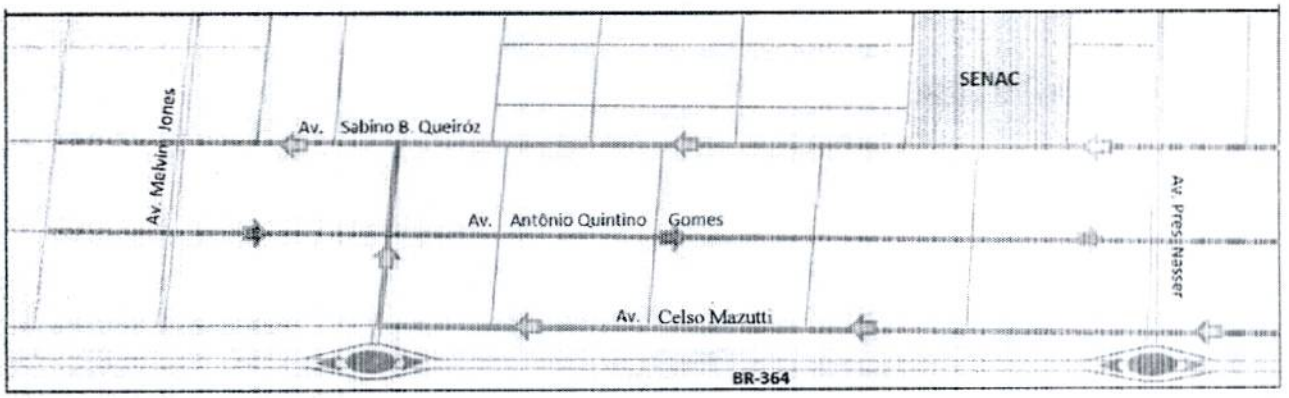


Figura 28 – Visão do Sistema América integrado ao conjunto binário de circulação

13. Etapa 09 – SISTEMA CURITIBA

O Sistema Curitiba é integrado pela Av. Curitiba e pela Av. Octavio J. dos Santos, no trecho entre a Av. Melvin Jones a oeste e Av. Pres. Nasser a leste. Devendo a Av. Curitiba ser transformada em via de mão única de

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6412/23
Fls. 33

circulação no sentido leste-oeste e a Av. Octavio J. Santos no sentido inverso oeste-leste.

Esta medida justifica-se em razão do grande fluxo veicular no trecho que abrange dezenas de empresas comerciais movimentadas, sendo uma via estreita, dificultando a oferta de estacionamento e de trafegabilidade, com isto, a medida visa a desconcentração viária no local transferindo parte do fluxo à sua via marginal-sul, Av. Octavio J. dos Santos.

A seguir observa-se o sistema devidamente ajustado.

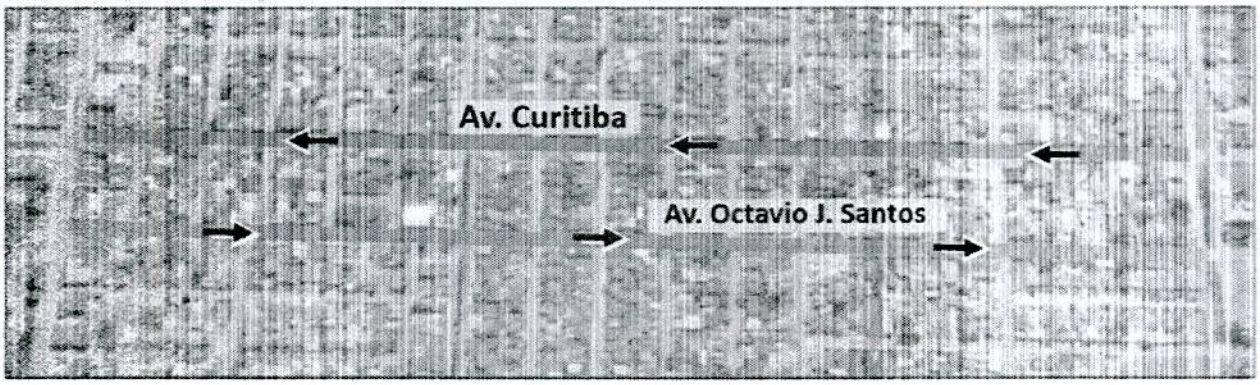


Figura 29 – Visão do Sistema Curitiba ajustado com implantação de sistema binário de circulação

14. Etapa 10 – SISTEMAS INTEGRADO DE ALÇAS VIÁRIAS NA BR-364

Aqui está uma das mais importantes medidas de modernização viária para o tráfego municipal, prevendo a implementação de alças de acesso das vias marginais Marechal Rondon e Celso Mazutti para a BR-364, proporcionando maior agilidade, fluidez e segurança para os condutores que necessitam diariamente transpor o eixo da BR-364 para acessar o outro lado da cidade e vice-versa.

Apesar de serem vias de jurisdição federal, são medidas que podem ser indicadas e pleiteadas junto ao órgão responsável pelas vias, e, sendo medidas aprovadas mas não executadas pela união, então o executivo municipal poderá requerer autorização para implementar a medida com recursos próprios.

A seguir detalha-se os pontos indicados para receberem implantação de alças de acesso com faixas de aceleração e desaceleração.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64
Fls. 34

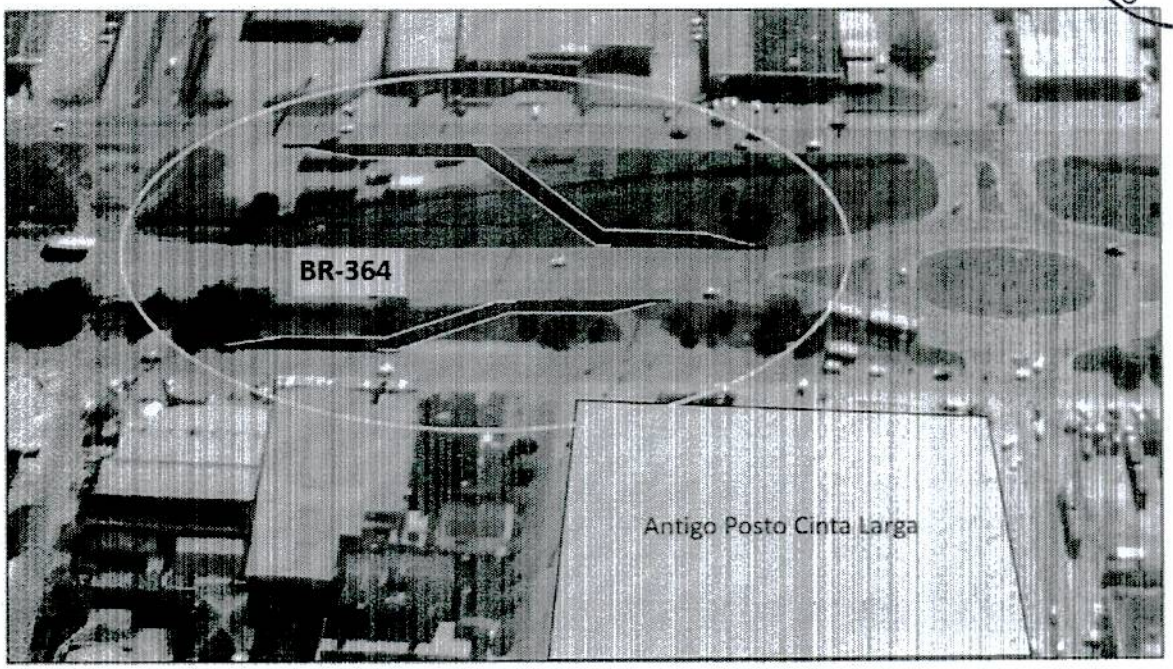


Figura 30 – Localização das Alças de Acesso nas proximidades do Trevo Cinta Larga, próximo à desembocadura da Av. Melvin Jones

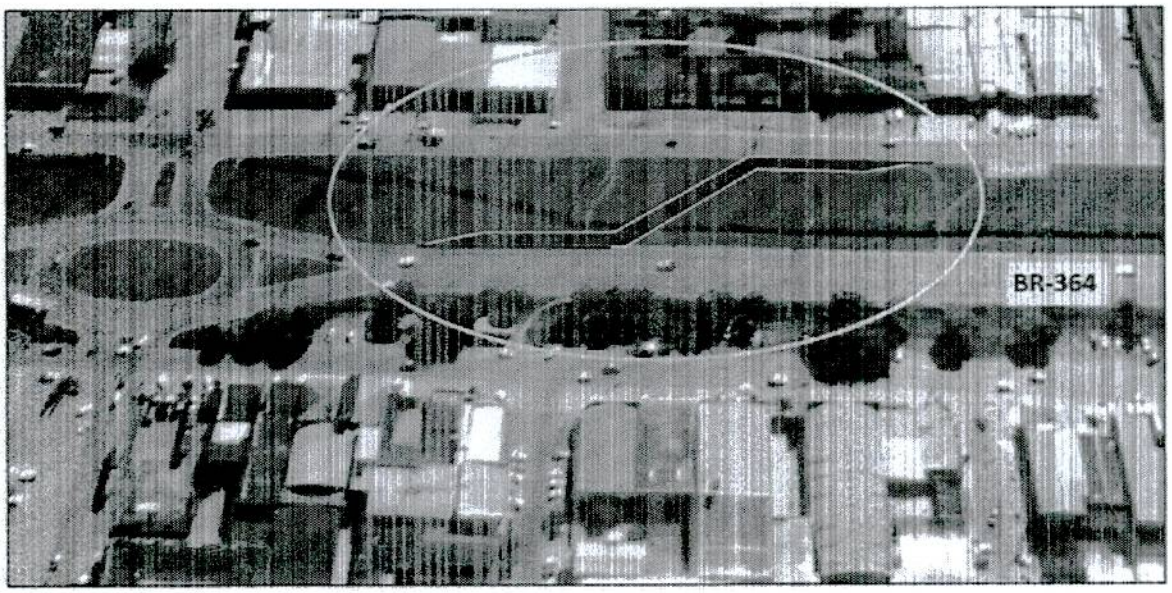


Figura 31 – Localização da Alça de Acesso nas proximidades do Trevo Cinta Larga em seu lado leste

Como podemos ver nos croquis acima, as alças de acesso viário seriam de extrema importância, desafogando o tráfego das vias marginais, principalmente nas proximidades dos trevos da BR-364, onde em horários de pico de tráfego ocorrem por vezes lentidão e acúmulo excessivo de veículos.

Os modelos acima são exemplificativos e servem de ilustração para outros locais de idêntica característica, pois prevê-se a instalação das alças

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 6122
Fls. 35

também na região dos trevos São José, Cavalo Branco, da Rodoviária, da Av. Paraná e nos futuros trevos a serem implementados na região dos postos Catarinense e Mirian, num total de vinte e uma alças de acesso a serem implantadas.

15. SINALIZAÇÕES VERTICAIS, HORIZONTAIS E AUXILIARES PREVISTAS

Sinalização Vertical

Após estudos de viabilidade e de quantitativos mínimos de sinalização vertical necessária para a devida efetivação das mudanças no sistema viário municipal, segue-se a relação no quadro abaixo.

Placas de Regulamentação

Placa	Símbolo	Denominação	Quant.
	R-25d	Siga em frente ou à direita	200
	R-25c	Siga em frente ou à esquerda	200
	R-4b	Proibido virar à direita	300
	R-4a	Proibido virar à esquerda	250
	R-25b	Vire à direita	25
	R-25a	Vire à esquerda	25
	R-3	Sentido Proibido	250
	R-28	Mão Dupla	50
	R-1	Parada Obrigatória	200
Total			1.500

Placas de Indicativas

Placa (exemplar)	Local	Quant.
	Em todos os Sistemas a serem modernizados	100

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 64/22
Fls. 36

Sinalização Horizontal

Tinta Viária (cores)	Especificação	Quantidade (baldes 20 L)
Branca	Uso em pavimento asfáltico para pintura de separação de fluxo viário, áreas zebradas, faixas de pedestres, inscrições na pista, etc.	000
Amarela	Uso em pavimento asfáltico para pintura de separação viária, áreas zebradas, pintura de meio-fio, áreas de regulamentação de estacionamento, etc.	000
Vermelha	Uso em pavimento asfáltico ou concreto para demarcação de ciclovias, ciclo faixas, faixas de pedestres, etc.	000
Azul	Uso para demarcação de áreas especiais de estacionamento, rampas de acesso a pedestres e cadeirantes, etc.	000
Preta	Uso em faixas de pedestres, correção de demarcações viárias, dentre outros.	000
Micro Esfera de Vidro	Uso em conjunto com pintura viária para melhor fixação da tinta e proporcionar luminosidade noturna e sob condições de chuva.	04
Total		000

Sinalizações Auxiliares

Tipo	Especificação	Quant.
Tachões	Uso em pavimento asfáltico para separação de fluxo viário, rotatórias, áreas zebradas, dentre outros.	1.000
Tachas	Uso em pavimento asfáltico para separação de fluxo viário, rotatórias, áreas zebradas, dentre outros.	3.000
Jabutis	Uso em pavimento asfáltico para delimitar locais não utilizáveis do pavimento, dentre outros.	200
Bate-pneus	Uso em regulamentação de estacionamentos, divisórias de pistas, divisórias de estacionamentos especiais entre motocicletas e veículos automotores.	200
Total		4.400

CÂMARA MUNICIPAL DE VILHENA
Proc.nº 54/22
Fls. 37

16. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vilhena é uma cidade que não para de crescer, o trânsito nas áreas centrais é bastante intenso e deverá ficar cada vez mais saturado nos próximos anos, existindo ainda uma demanda urgente de adequações viárias para a melhor fluidez e organização do tráfego nos principais corredores viários da cidade.

Com a aplicação das propostas contidas neste plano, proporcionar-se-ia mais segurança e ordenamento no tráfego de veículos e pedestres, além de se promover a manutenção da oferta de vagas de estacionamento nas regiões centrais, contribuindo com segurança e qualidade de vida para nossos cidadãos contemporâneos e para as futuras gerações.