



CIDADE QUE SE MOVE

PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA



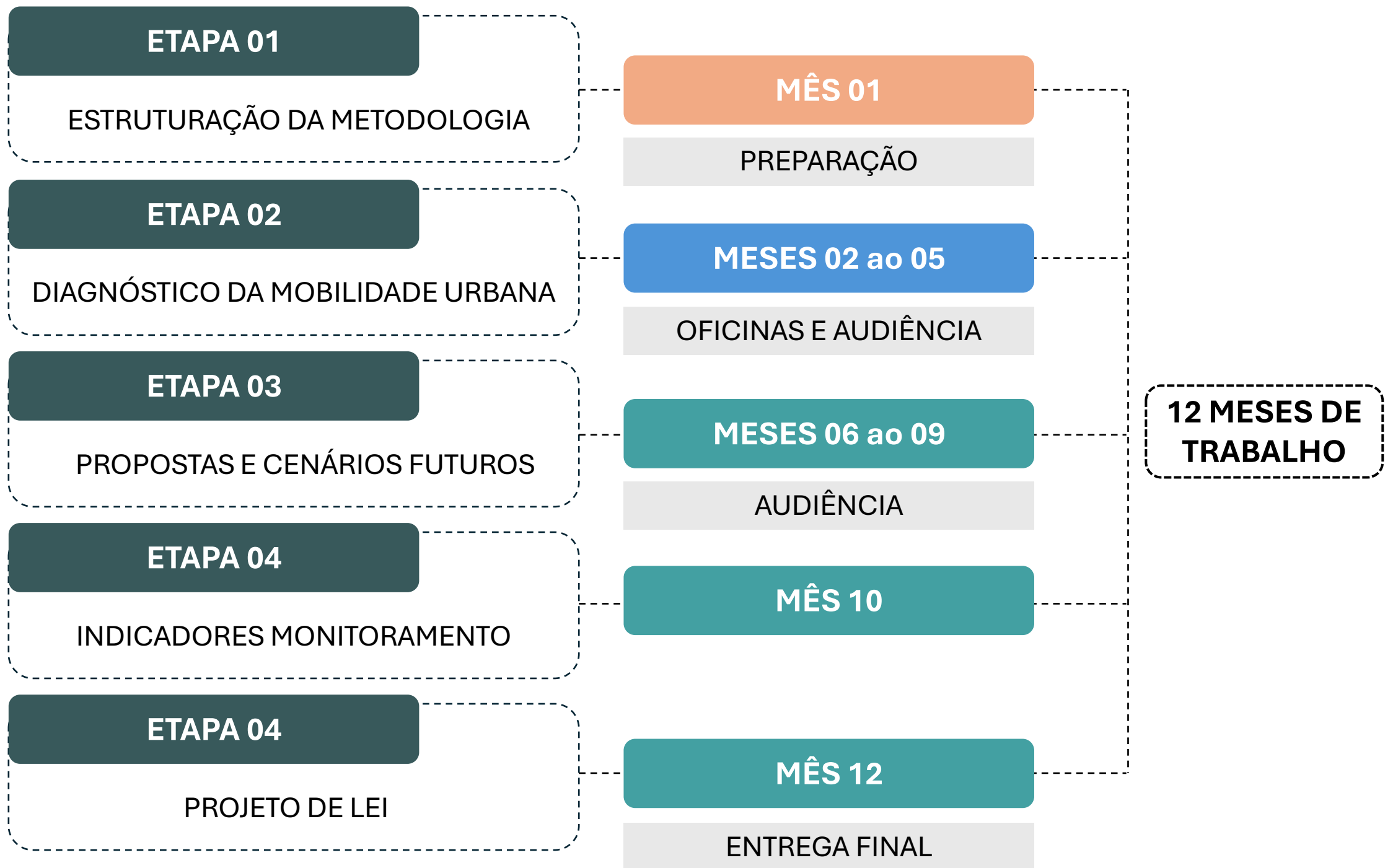
AUDIÊNCIA DE DIAGNÓSTICO

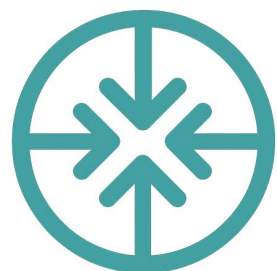




M O B I L I D A D E

U R B A N A





CIDADE QUE SE MOVE

PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

ETAPA 02

DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA

ETAPA 02

DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

B- ANÁLISE TÉCNICA

C- PESQUISAS APLICADAS

D- GOVERNANÇA DA MOBILIDADE

E- PROJETOS DE IMPACTO

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

**04 OFICINAS
COMUNITÁRIAS**

**REUNIÕES
ENTRE UNIFEBE
E PMSB**

**REUNIÕES COM
EMPRESÁRIOS**

**REUNIÃO
NÚCLEO
GESTOR**

QUESTIONÁRIOS

**CONCURSO
CULTURAL COM
ESCOLAS**

**PESQUISAS DE
CAMPO**



**CIDADE
QUE SE MOVE**
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

**A- ANÁLISE TEMÁTICA
CONTEXTUAL**

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

1917

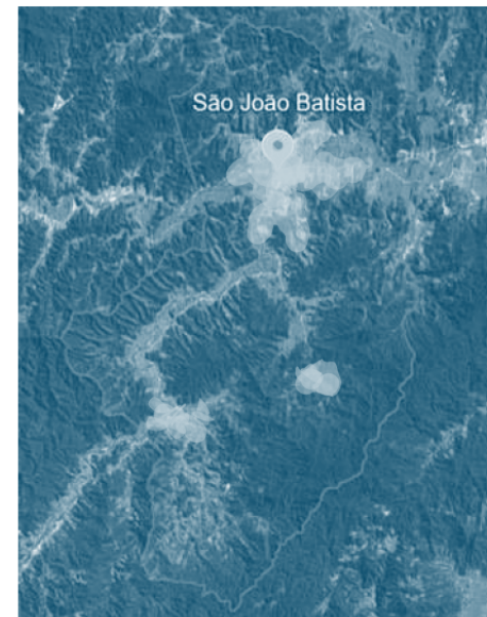


A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

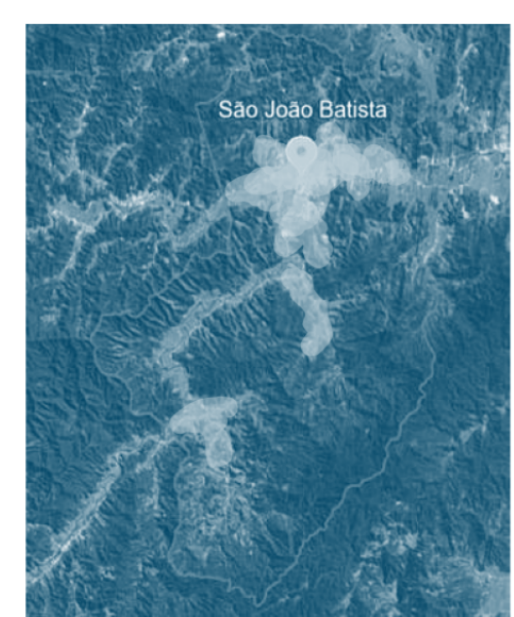
EVOLUÇÃO URBANA



1980



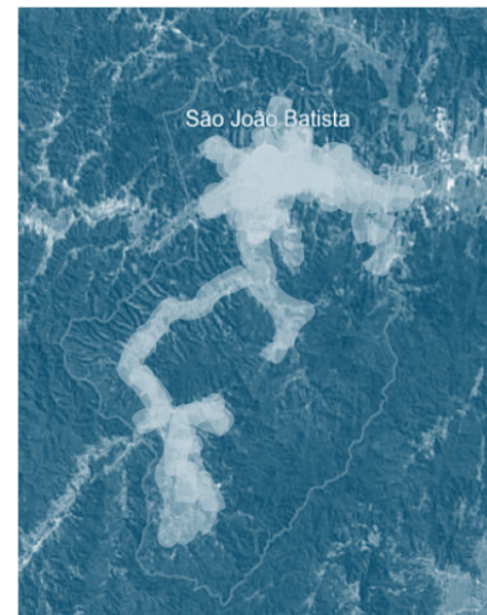
1990



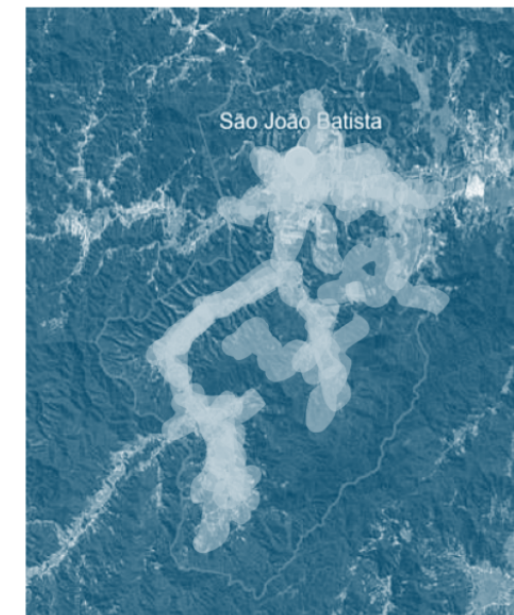
2000



2010



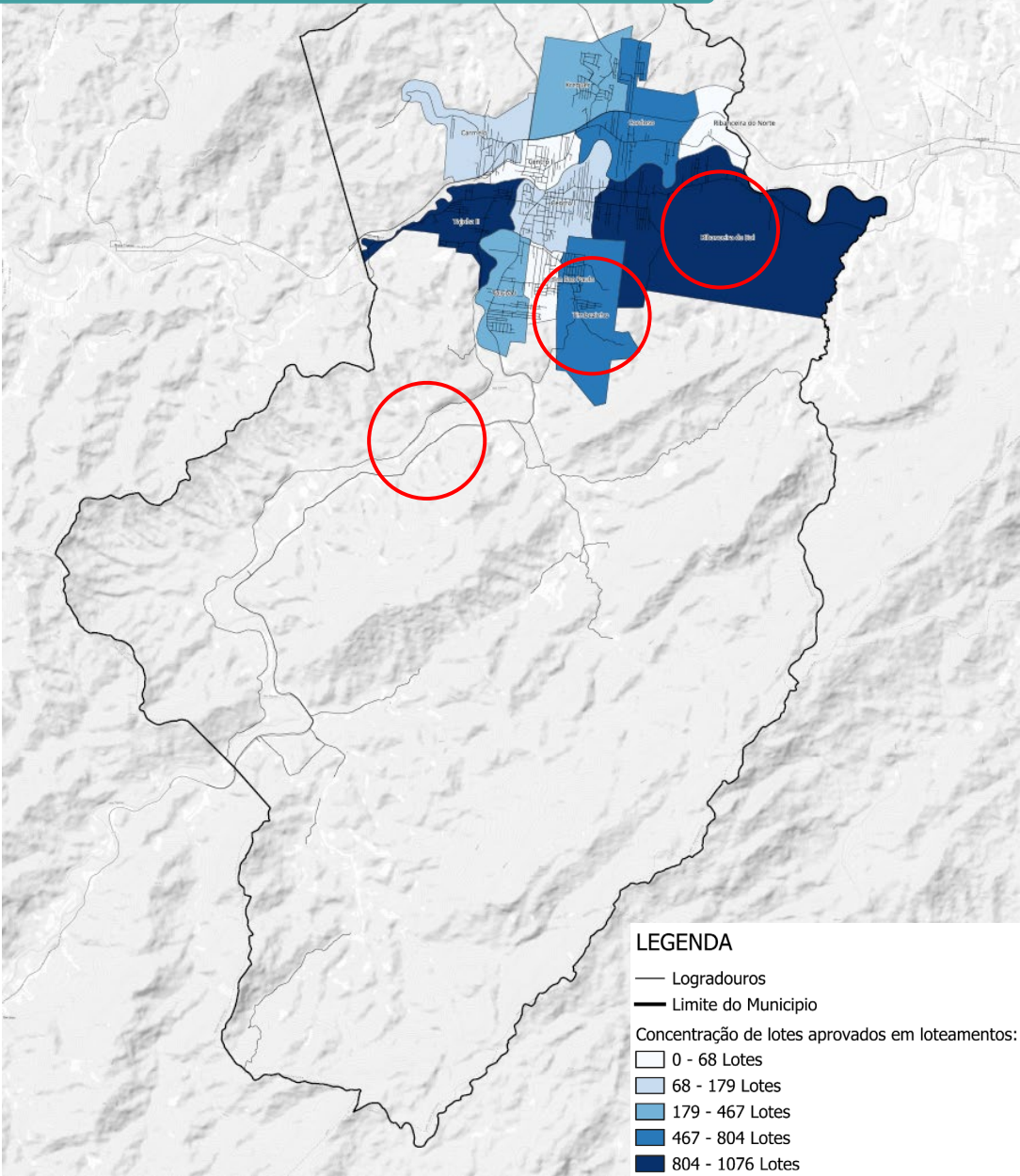
2020



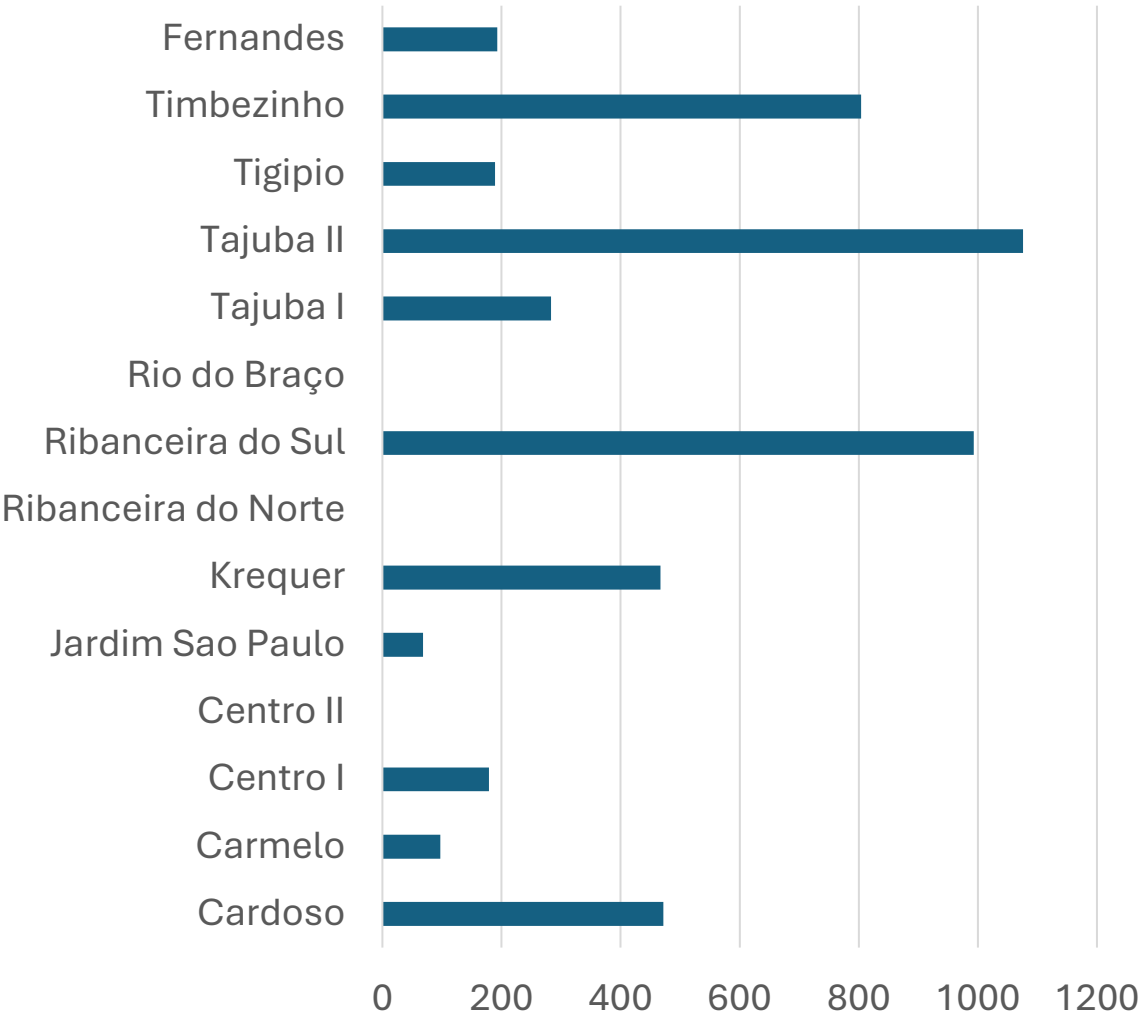
2025

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

VETORES DE CRESCIMENTO



Quantidade de Lotes nos últimos 10 anos

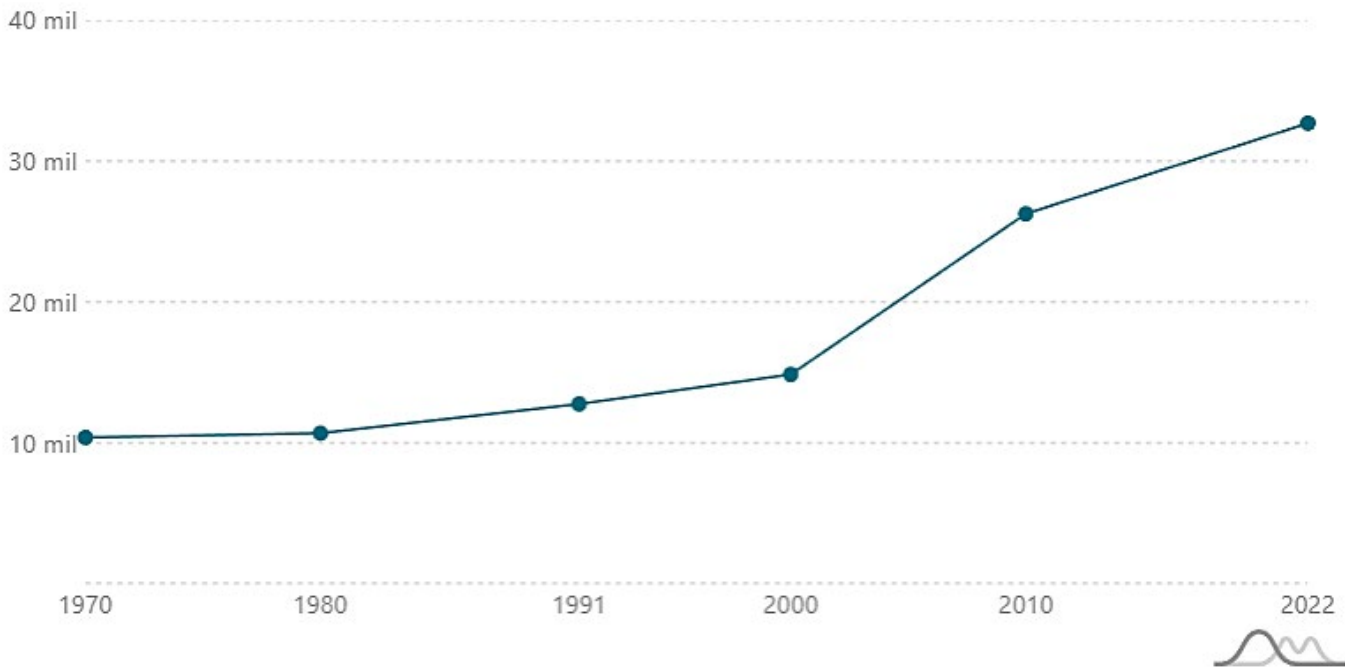


Nota metodológica: As localidades de Tigipió e Fernandes integram o perímetro urbano de São João Batista ao longo da via principal, porém não constam na divisão oficial de bairros urbanos utilizada na base cartográfica deste estudo. Por esse motivo, os lotes localizados nessas localidades não foram agregados a nenhum dos bairros apresentados no mapa, sendo tratados de forma separada na análise quantitativa.

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

CENSO IBGE 2022

Crescimento populacional

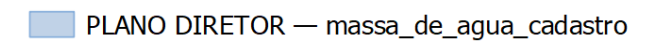


População residente	32.687
Sexo	
Masculino	16.165
Feminino	16.522

FROTA VEICULAR 2025

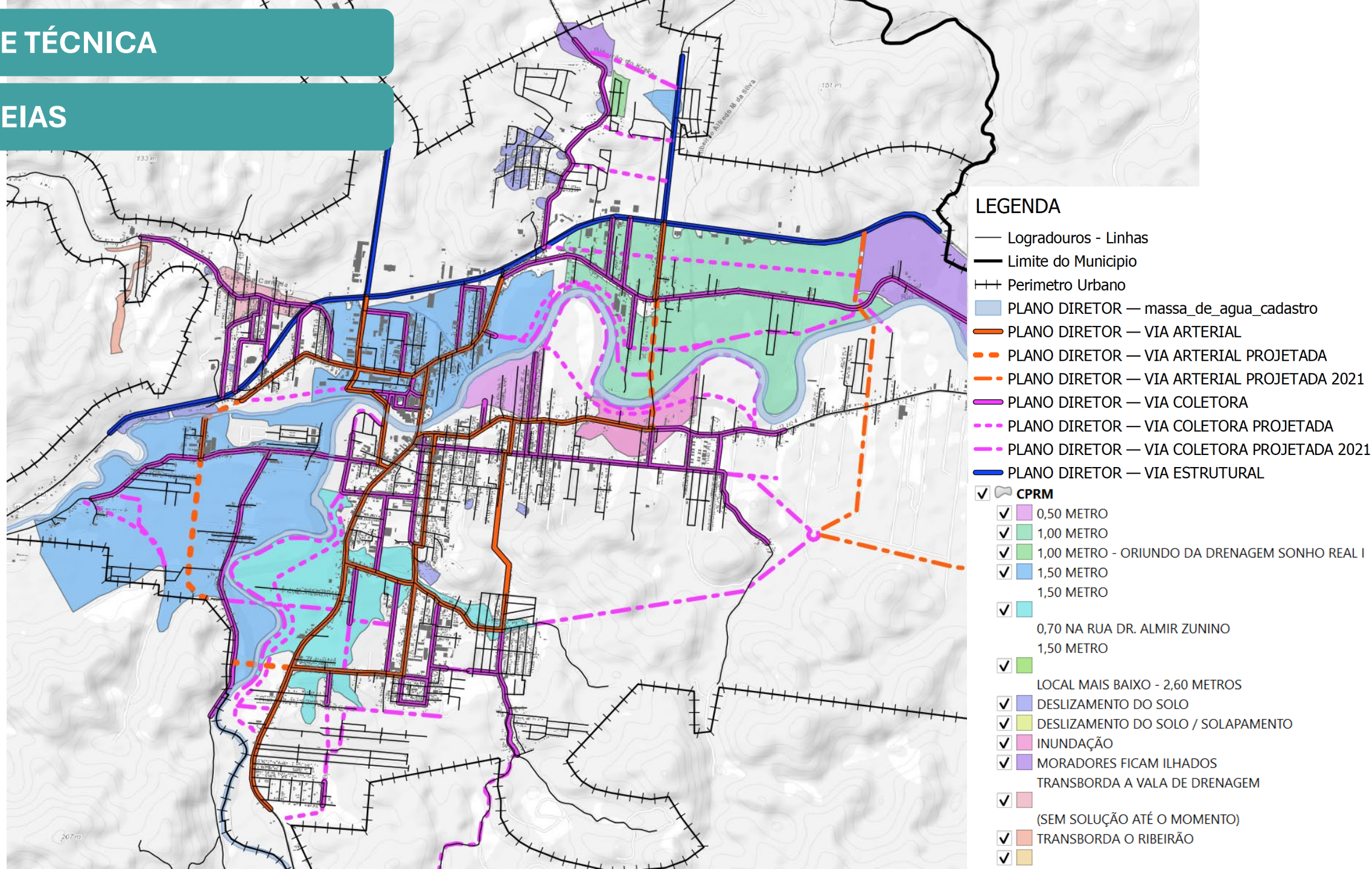
Tipo de Veículo	Quantidade
Automóvel	14.509
Caminhão	736
Caminhão-trator	127
Caminhonete	1.762
Camioneta	1.310
Ciclomotor	53
Micro-ônibus	48
Motocicleta	4.636
Motoneta	3.357
Motor-casa	27
Ônibus	73
Reboque	625
Semi-reboque	131
Trator de rodas	5
Trator misto	1
Triciclo	6
Utilitário	385
Total Geral	27.791

CENSO IBGE 2022



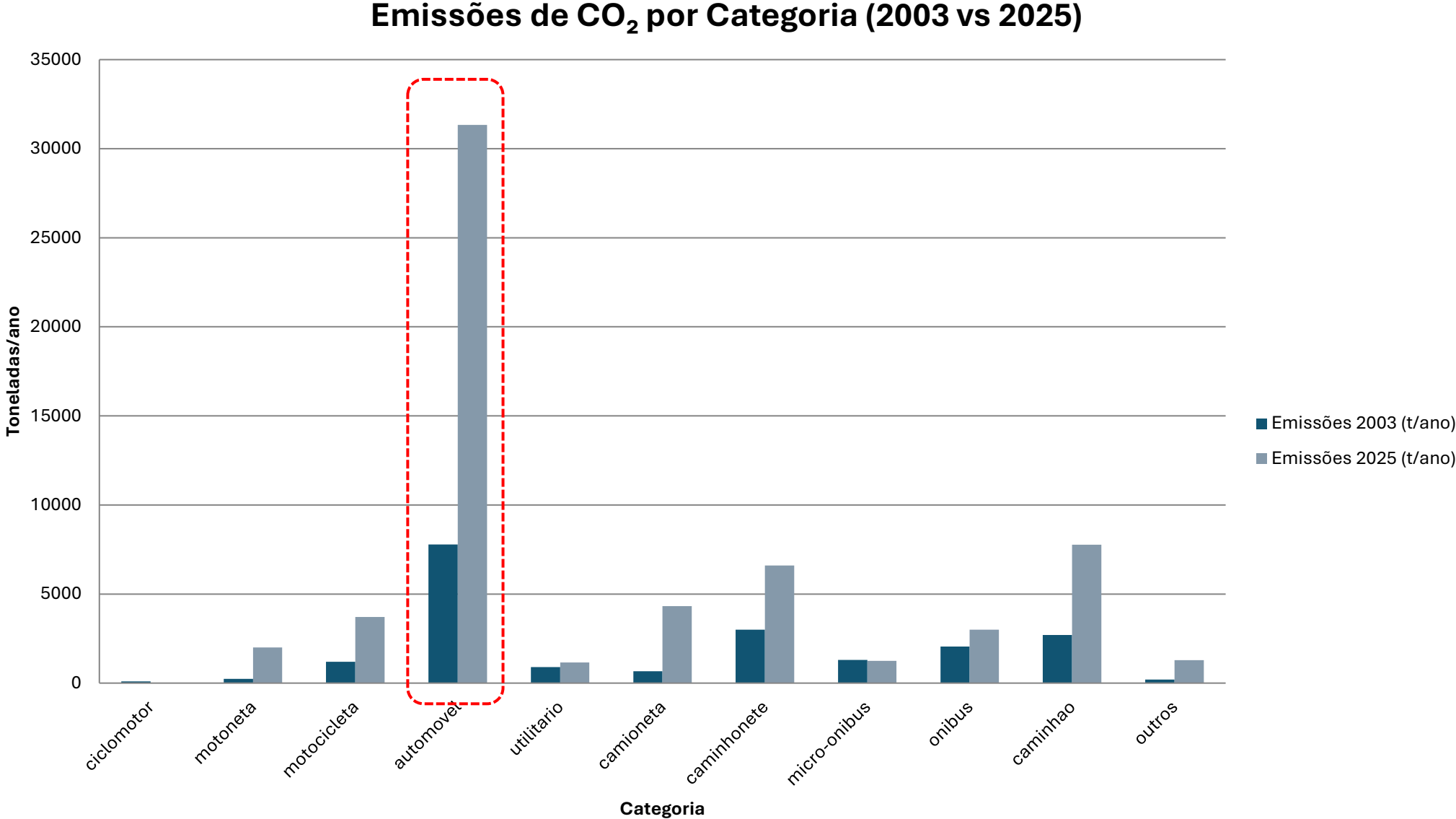
B- ANÁLISE TÉCNICA

VIAS E CHEIAS



A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

EMISSÕES DE CO₂



A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

ÍNDICE DE DESN. SUSTENVÁVEL

PONTUAÇÃO
GERAL

49,04
DE 100

CLASSIFICAÇÃO
GERAL

3.180
DE 5570

NÍVEL DE
DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL

BAIXO

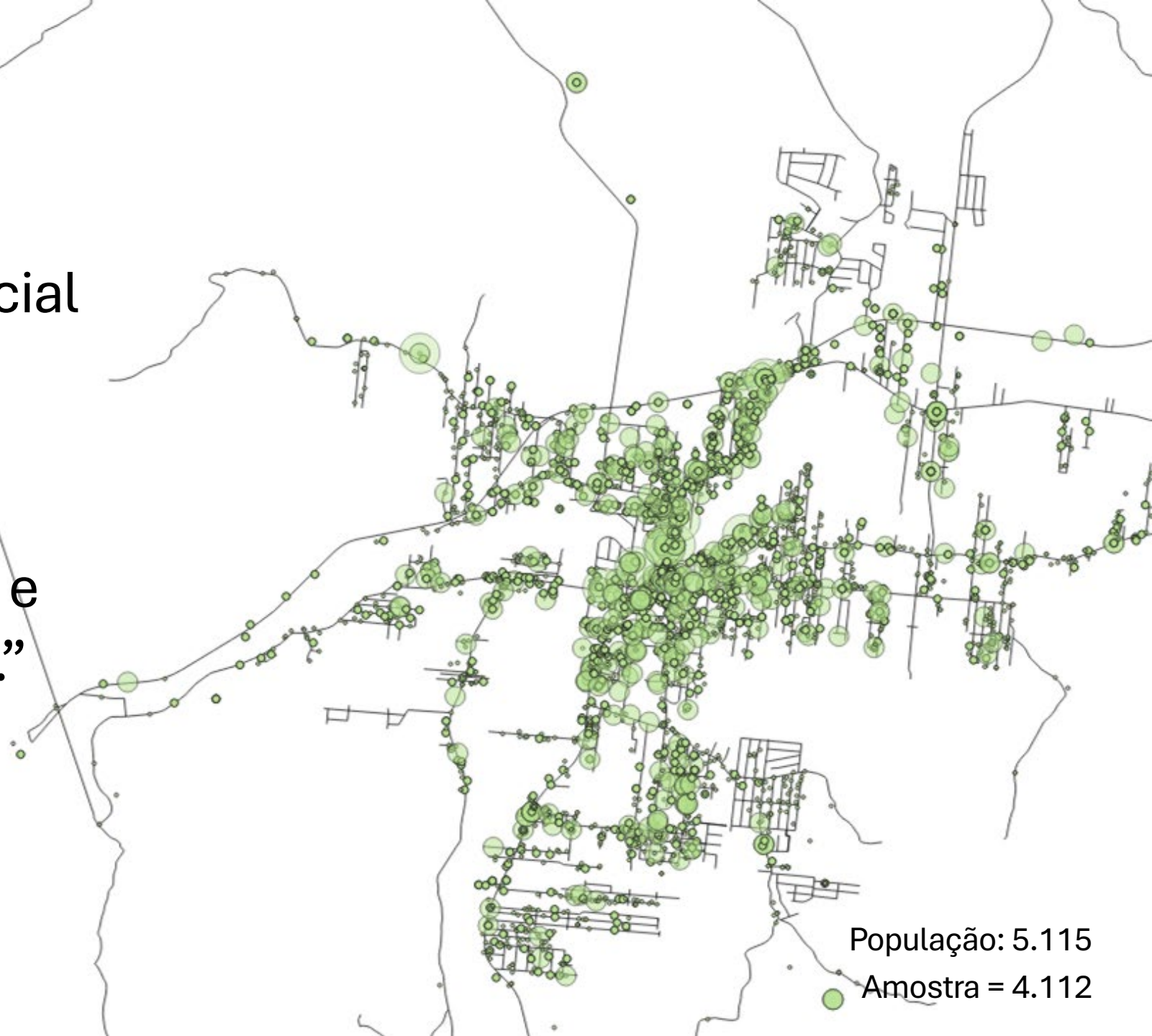


● Muito alto - 80 a 100 ● Alto - 60 a 79,99 ● Médio - 50 a 59,99 ● Baixo - 40 a 49,99 ● Muito baixo - 0 a 39,99

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

“Mobilidade é um diferencial competitivo: empresas localizadas em áreas acessíveis atraem mais talentos, reduzem custos e otimizam a produtividade.”



População: 5.115

Amostra = 4.112

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

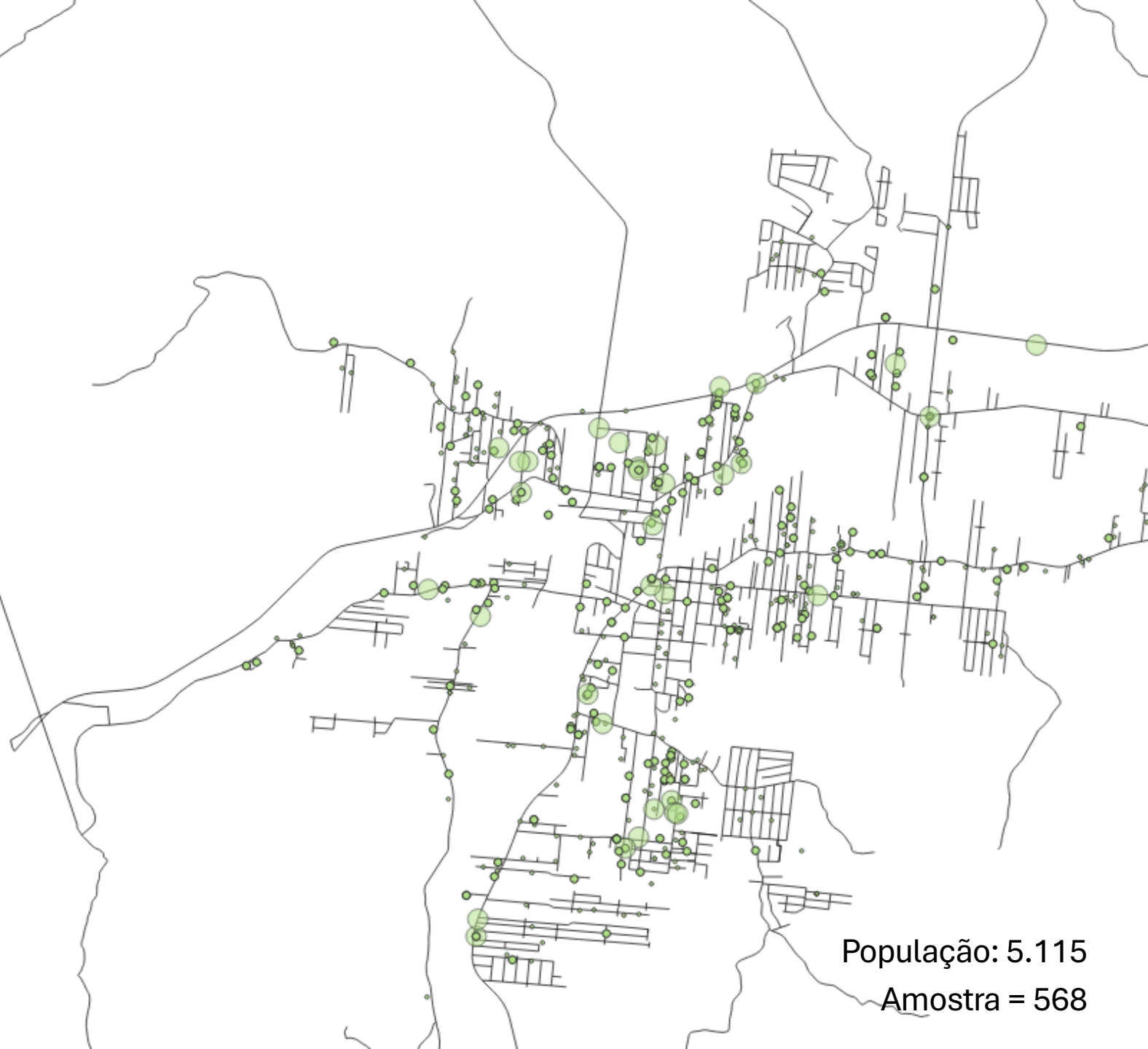
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

- **Fluxo Humano:** Deslocamento diário de trabalhadores, estudantes e prestadores de serviço entre bairros, polos industriais e municípios vizinhos.
- **Fluxo Produtivo:** Circulação de insumos, mercadorias e produtos acabados, com forte dependência do transporte rodoviário e das conexões regionais.
- **Fluxo Informacional:** Troca de conhecimento técnico, design, gestão e inovação entre empresas, fornecedores, prestadores de serviço e instituições.

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

“A proximidade geográfica reduz custos de transação, facilita a troca de conhecimento e fomenta a inovação.



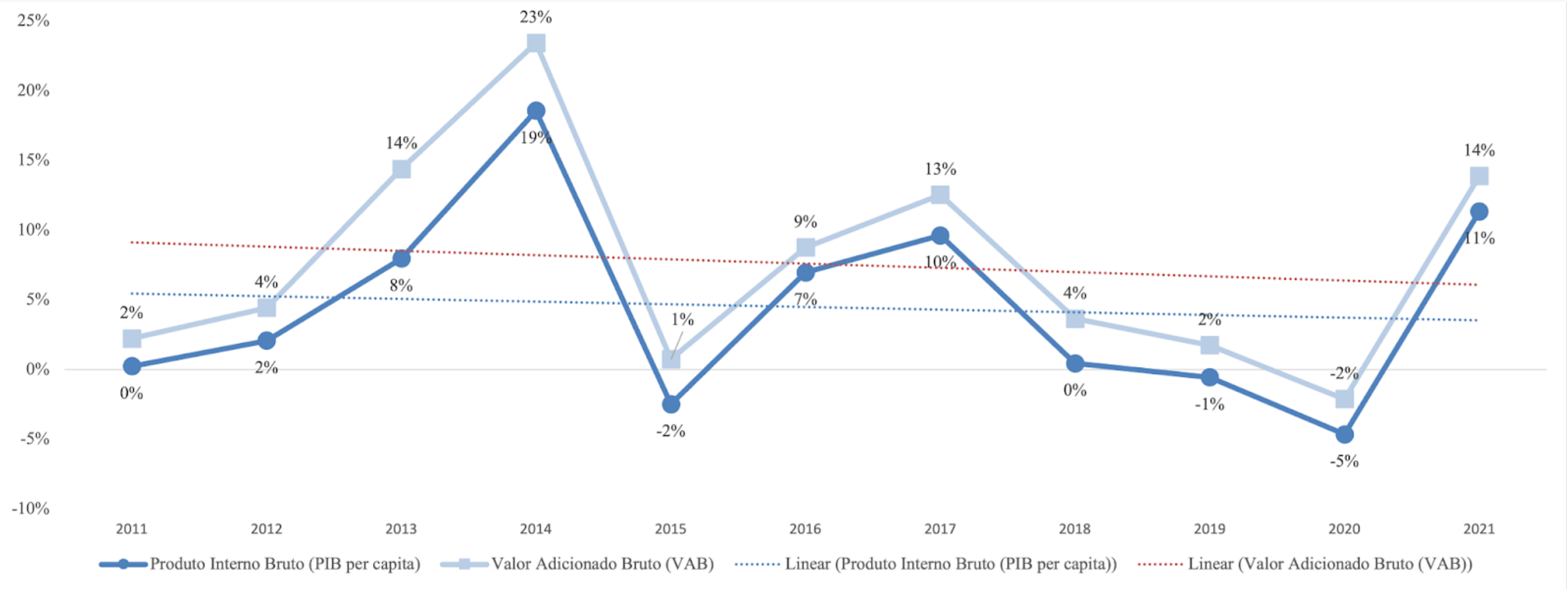
População: 5.115

Amostra = 568

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Queda do desempenho da atividade econômica



Competitividade

Tabela 1: Crescimento Acumulado dos vínculos e número de empresas em nível regional

Variáveis	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Crescimento Acumulado (%)
São João Batista											
Vínculos	8274	8415	8821	9041	9382	8083	9528	10232	9813	9013	9%
Empresas	1494	1522	1554	1582	1651	1716	1798	1613	2045	2181	46%
Região Imediata (Brusque)											
Vínculos	65047	62966	64914	66342	67948	68844	73157	77308	76916	72968	12%
Empresas	11464	11338	11484	11710	11955	12396	13394	11760	15641	17288	51%
Região Intermediária (Blumenau)											
Vínculos	589554	577288	592179	606057	623265	631099	683274	737381	757192	725330	23%
Empresas	124190	124981	126568	128421	130128	137832	148782	134889	184773	205458	65%

Fonte: RAIS (2025)

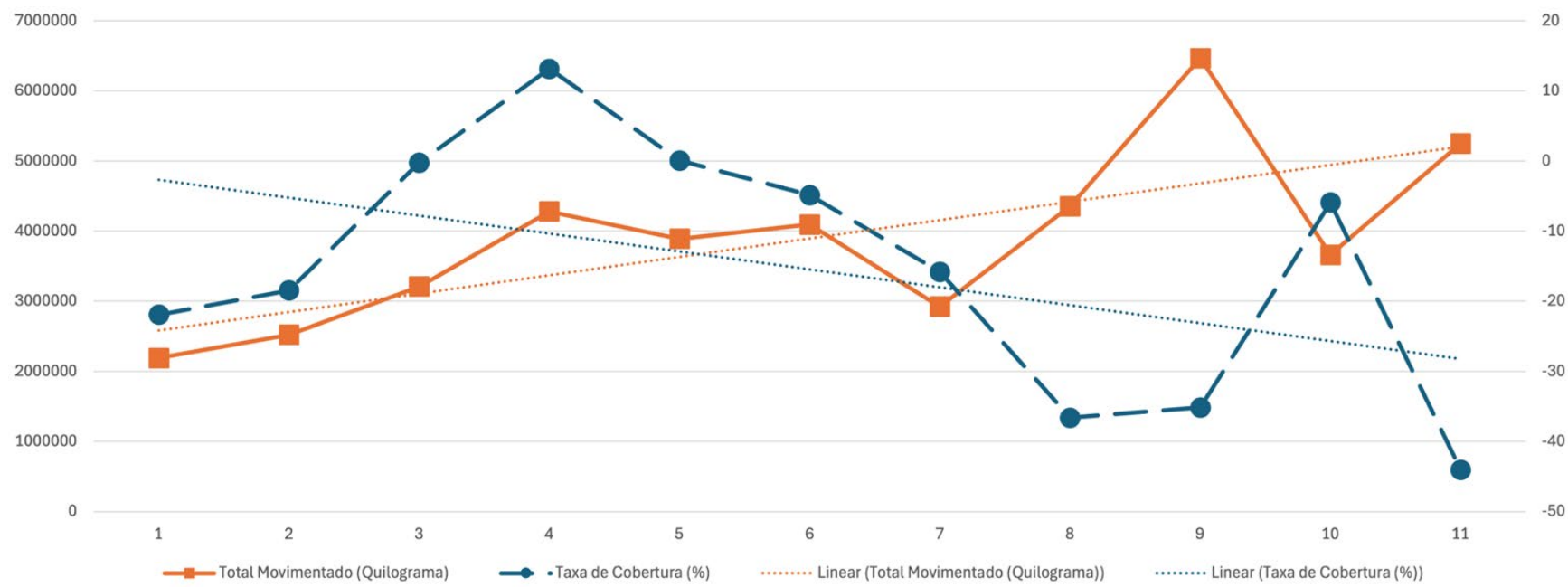
Crescimento inferior em nível regional



A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Saldo comercial frágil com pressão nos custos logísticos



Competitividade

A especialização econômica é expressiva, mas apresenta uma queda, mesmo que modesta.

Cód CNAE	Descrição CNAE	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
15	Preparação De Couros E Fabricação De Artefatos De Couro, Artigos Para Viagem E Calçados	73,67	71,87	74,05	73,20	76,23	71,50	72,32	72,81	67,00	65,01
17	Fabricação De Celulose Papel E Produtos De Papel	13,73	14,61	13,79	13,75	14,08	15,01	11,92	11,47	13,30	11,86
22	Fabricação De Produtos De Borracha E De Material Plástico	2,30	3,19	3,37	3,11	2,98	3,32	2,70	2,52	2,45	2,34
8	Extração De Minerais Não-Metálicos	1,10	1,70	1,50	1,49	2,07	2,03	1,57	2,09	2,15	1,96
69	Atividades Jurídicas, De Contabilidade E De Auditoria	1,56	1,51	1,50	1,49	1,59	1,81	1,55	1,41	1,50	1,39
24	Metalurgia	1,20	1,04	1,00	0,98	1,04	0,84	0,95	1,66	2,64	3,10
60	Atividades De Rádio E De Televisão	1,30	1,21	1,01	1,26	1,28	1,47	1,47	1,19	1,36	1,42
14	Confecção De Artigos Do Vestuário E Acessórios	0,61	0,66	0,63	0,97	0,98	1,33	2,01	1,70	1,68	1,45
87	Atividades De Atenção À Saúde Humana Integradas Com Assistência Social, Prestadas Em Residências Coletivas E Particulares	0,64	0,65	0,51	1,05	1,23	1,21	1,30	1,30	1,40	1,23
32	Fabricação De Produtos Diversos	0,24	0,34	1,08	0,92	1,03	1,13	1,33	1,19	1,58	1,62
58	Edição E Edição Integrada À Impressão	1,29	0,90	0,71	0,79	0,56	1,00	0,90	0,82	1,01	1,03
16	Fabricação De Produtos De Madeira	0,53	0,56	0,55	0,71	0,78	1,04	1,08	0,96	1,19	1,34
74	Outras Atividades Profissionais, Científicas E Técnicas	0,51	0,59	0,53	0,61	0,65	1,65	1,81	1,45	0,37	0,33
95	Reparação E Manutenção De Equipamentos De Informática E Comunicação E De Objetos Pessoais E Domésticos	1,02	0,87	0,82	0,94	0,79	1,05	0,61	0,73	0,87	0,68
20	Fabricação De Coque, De Produtos Derivados Do Petróleo E De Biocombustíveis	0,73	0,75	0,54	0,55	0,67	0,76	1,04	0,91	0,97	0,97
18	Impressão E Reprodução De Gravações	0,46	0,16	0,16	0,05	0,21	0,55	0,60	0,55	0,55	0,55
93	Atividades Esportivas E De Recreação E Lazer	0,37	0,36	0,32	0,30	0,38	1,00	0,90	0,82	1,01	1,03
13	Fabricação De Produtos Têxteis	0,38	0,26	0,16	0,02	0,04	0,55	0,10	0,07	1,01	0,00

Especialização

A especialização econômica é expressiva, mas apresenta uma queda, mesmo que modesta.

Cód CNAE	Descrição CNAE	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
15	Preparação De Couros E Fabricação De Artefatos De Couro, Artigos Para Viagem E Calçados	73,67	71,87	74,05	73,20	76,23	71,50	72,32	72,81	67,00	65,01
17	Fabricação De Soluções Papel E Produtos De Papel	13,73	11,61	13,73	13,75	11,88	15,81	11,92	11,17	13,38	11,86
22	Fabricação De Produtos De Borracha E De Material Plástico	2,30	3,19	3,37	3,11	2,98	3,32	2,70	2,52	2,45	2,34
8	Extração De Minerais Não-Metálicos	1,10	1,70	1,50	1,49	2,07	2,03	1,57	2,09	2,15	1,96
69	Atividades Jurídicas, De Contabilidade E De Auditoria	1,56	1,51	1,50	1,49	1,59	1,81	1,55	1,41	1,50	1,39
24	Metallurgia	1,20	1,04	1,00	0,98	1,04	0,84	0,95	1,66	2,64	3,10
60	Atividades De Rádio E De Televisão	1,30	1,21	1,01	1,26	1,28	1,47	1,47	1,19	1,36	1,42
14	Confecção De Artigos Do Vestuário E Acessórios	0,61	0,66	0,63	0,97	0,98	1,33	2,01	1,70	1,68	1,45
87	Atividades De Atenção À Saúde Humana Integradas Com Assistência Social, Prestadas Em Residências Coletivas E Particulares	0,64	0,65	0,51	1,05	1,23	1,21	1,30	1,30	1,40	1,23
32	Fabricação De Produtos Diversos	0,24	0,34	1,08	0,92	1,03	1,13	1,33	1,19	1,58	1,62
58	Edição E Edição Integrada À Impressão	1,29	0,90	0,71	0,79	0,56	1,00	0,90	0,82	1,01	1,03
16	Fabricação De Produtos De Madeira	0,53	0,56	0,55	0,71	0,78	1,04	1,08	0,96	1,19	1,34
74	Outras Atividades Profissionais, Científicas E Técnicas	0,51	0,59	0,53	0,61	0,65	1,65	1,81	1,45	0,37	0,33
95	Reparação E Manutenção De Equipamentos De Informática E Comunicação E De Objetos Pessoais E Domésticos	1,02	0,87	0,82	0,94	0,79	1,05	0,61	0,73	0,87	0,68
20	Fabricação De Coque, De Produtos Derivados Do Petróleo E De Biocombustíveis	0,73	0,75	0,54	0,55	0,67	0,76	1,04	0,91	0,97	0,97
18	Impressão E Reprodução De Gravações	0,46	0,16	0,16	0,05	0,21	0,55	0,60	0,55	0,55	0,44
93	Atividades Esportivas E De Recreação E Lazer	0,37	0,36	0,32	0,30	0,38	1,00	0,60	0,55	0,55	0,44
13	Fabricação De Produtos Têxteis	0,38	0,26	0,16	0,02	0,04	0,55	0,10	0,01	1,01	0,00

Especialização

Tabela 5: Número de empresas por quantidade de vínculos empregatícios na Indústria Calçadista

Número de Vínculos	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Crescimento Acumulado (%)
Zero	104	95	93	79	86	98	76	58	85	86	-17%
Até 4	81	79	70	78	72	76	74	78	76	80	-1%
De 5 a 9	29	24	29	22	23	17	21	21	25	22	-24%
De 10 a 19	12	11	11	15	14	10	7	10	9	11	-8%
De 20 a 49	15	15	12	12	11	10	17	16	13	14	-7%
De 50 a 99	6	7	4	2	3	3	2	2	3	1	-83%
De 100 a 249	3	3	3	6	6	2	4	4	2	4	33%
De 250 a 499	2	2	3	1	0	2	2	2	2	2	-100%
De 500 a 999	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	-100%
1000 ou mais	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%

Fonte: RAIS (2025)

Perda de vantagens locacionais

Porte

Tabela 6: Regressão Linear

Preditor	Estimativa	Erro-padrão	t	p-value	R²
Intercepto	-0,9769	0,8495	-1,15	0,255	0,847
Porte micro	0,0829	0,0188	4,40	< 0,001	
Porte pequeno	0,8326	0,1651	5,04	< 0,001	

Fonte: Dados da Pesquisa (2025)

Nota: A variável dependente do modelo corresponde ao volume de empresas de médio e grande porte, enquanto as variáveis independentes são o número de empresas de micro e pequeno porte. O modelo apresenta ajuste elevado ($R^2 = 0,847$) e significância estatística global, indicando que a variação no volume de empresas de médio e grande porte é significativamente explicada pela estrutura empresarial composta por micro e pequenas empresas na amostra analisada ($N = 57$).

As empresas Grandes, médias e pequenas compartilham vantagens locais

Porte

Tabela 11 - Regressão linear múltipla - Acidentes e volume de empresas por porte

Preditor	Estimativa	Erro-padrão	t	p-value	R ²
Intercepto	0,6002	0,5669	1,059	0,295	0,810
Micro	−0,0245	0,0145	−1,693	0,096	
Pequeno	0,0363	0,1320	0,275	0,785	
Médio/Grande	0,6200	0,0897	6,910	< 0,001	

Fonte: Dados da Pesquisa (2025)

Nota: A variável dependente do modelo corresponde ao volume de acidentes por setor censitário. As variáveis independentes representam o volume de empresas por porte (micro, pequeno e médio/grande) em cada setor censitário. O modelo foi estimado com N = 57 setores censitários.

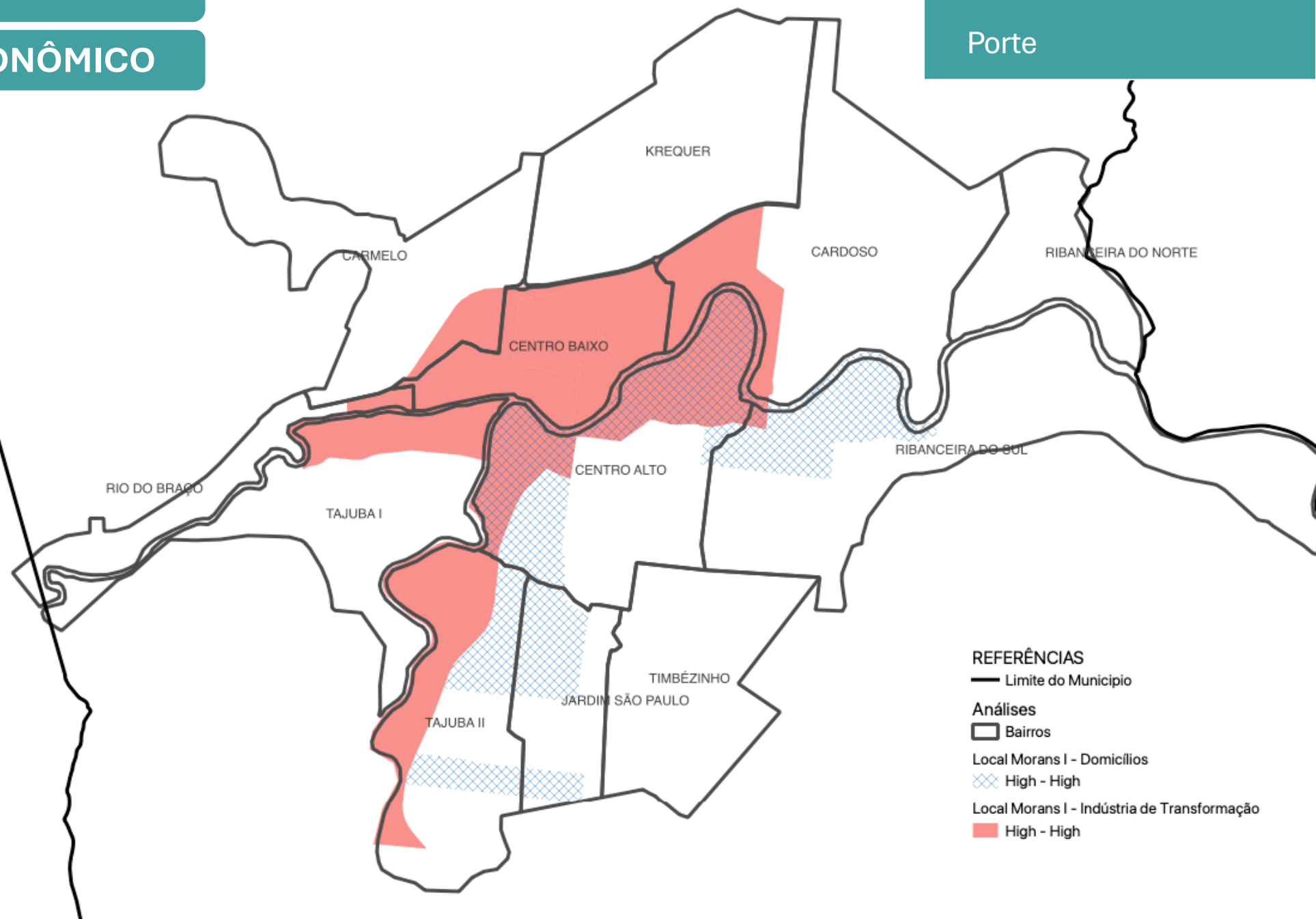
A presença das médias e grandes empresas geram uma externalidade negativa para o entorno

Porte

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

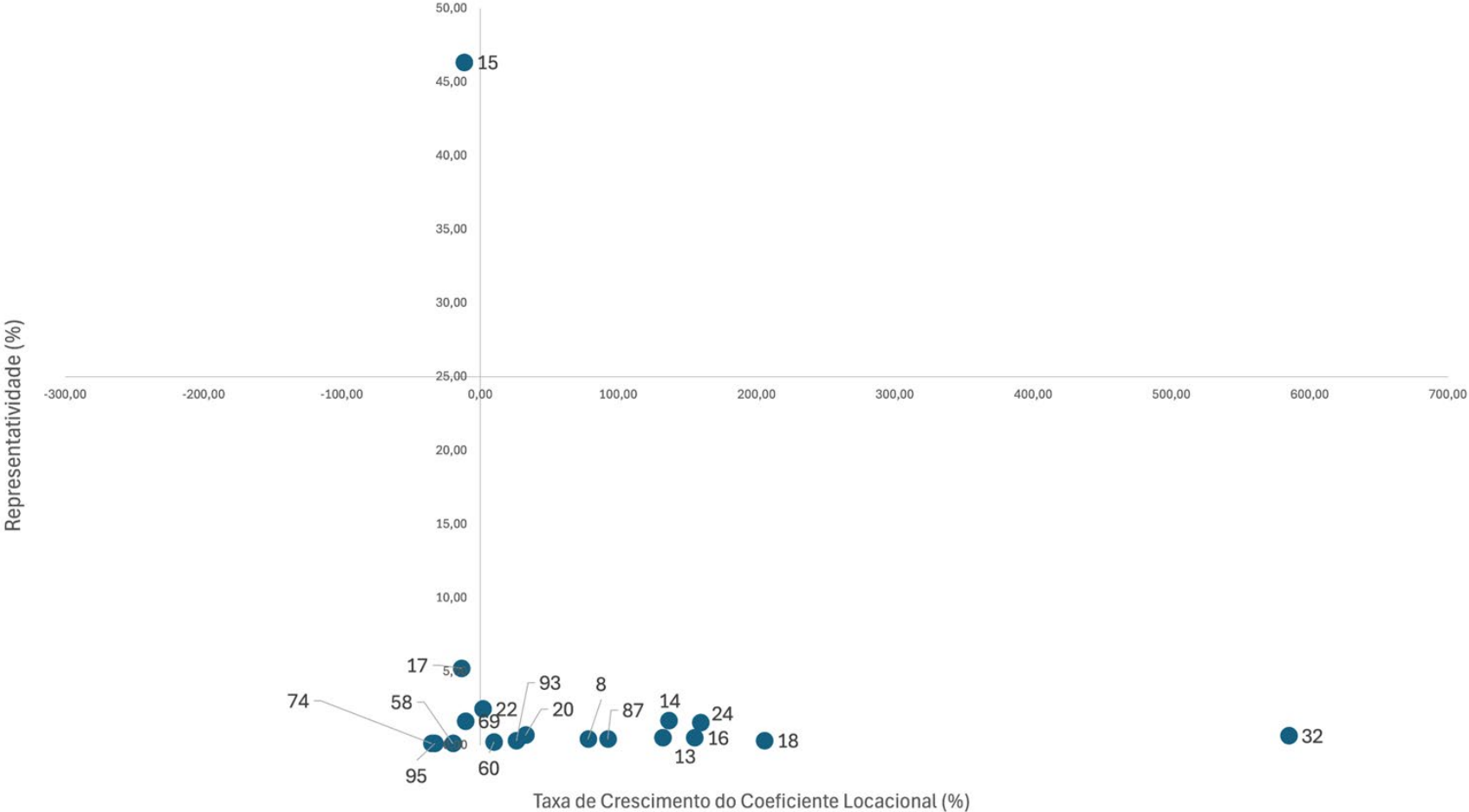
A presença das médias e grandes empresas geram uma externalidade negativa para o entorno



A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Diversificação
Emergente

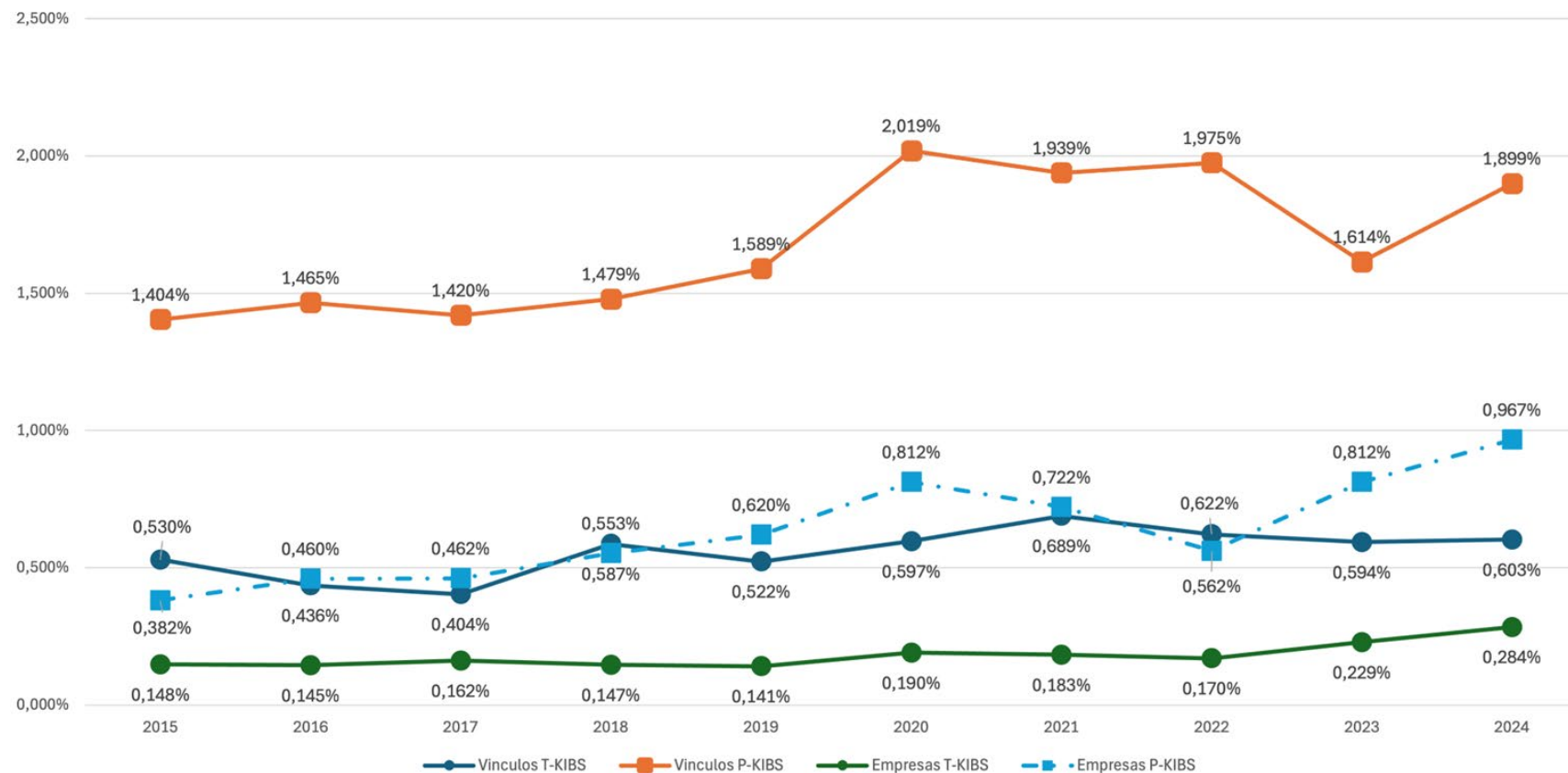


Diversificação

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Há crescimento constante de vínculos e empresas P-KIBS, especialmente após 2020.



KIBs

- A proximidade das empresas (diferentes portes e diferentes setores) nas áreas centrais gera externalidades positivas;
- A movimentação de bens enfrenta congestionamentos e possíveis restrições de circulação;



**CIDADE
QUE SE MOVE**
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- MÉTODO DE LEVANTAMENTO

B- ANÁLISE TÉCNICA

MÉTODO GERAL

% USO DO SOLO PREDOMINANTE

Residencial	Misto	Comercial /serviços	Institucional	Industrial	Vazios Urbanos	Praça	Caract. Rurais
-------------	-------	---------------------	---------------	------------	----------------	-------	----------------

CONDIÇÕES DO PAVIMENTO PISTA DE ROLAMENTO		
Bom	Regular	Ruim

TIPO DE PAVIMENTAÇÃO			
Leito Natural	Asfalto	Piso Intertravado	Concreto

B- ANÁLISE TÉCNICA

MÉTODO GERAL

CONDIÇÕES DA CALÇADA (com acessibilidade, pavimento regular e livre de obstáculos)		
Bom	Regular	Ruim

TIPO DE PAVIMENTNO DA CALÇADA			
Leito Natural	Piso Intertravado	Concreto	Misto

CONDIÇÕES DE SINALIZAÇÃO HORIZONTAL (Pintura de faixas, meio-fio, qualidade de taxões)			
Bom	Regular	Ruim	Inexistente

CONDIÇÕES DE SINALIZAÇÃO VERTICAL (placas de sinalização)			
Bom	Regular	Ruim	Inexistente

B- ANÁLISE TÉCNICA

MÉTODO GERAL

PRESENÇA DE FAIXAS POR SENTIDO				PRESENÇA DE CANTEIRO CENTRAL		PRESENÇA DE FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS		SENTIDO DA CIRCULAÇÃO	PRESENÇA DE CICLOVIA
1	2	3	4	Presente	Ausente	Presente	Ausente	N-S S-N L-O O-L	SIM/NÃO CICLOVIA/ CICLOFAIXA

PRESENÇA DE ARBORIZAÇÃO			CONDIÇÕES DE FACHADA					
Presente +50%	Presente - 50%	Ausente	ATIVA +50% (fachada comercial e serviços)	ATIVA - 50%	PERMEÁVEL + 50% (muros que possibilitam relação visual)	PERMEÁVEL - 50%	PAREDE CEGA + 50% (não é possível relação visual)	PAREDE CEGA - 50%



CIDADE QUE SE MOVE

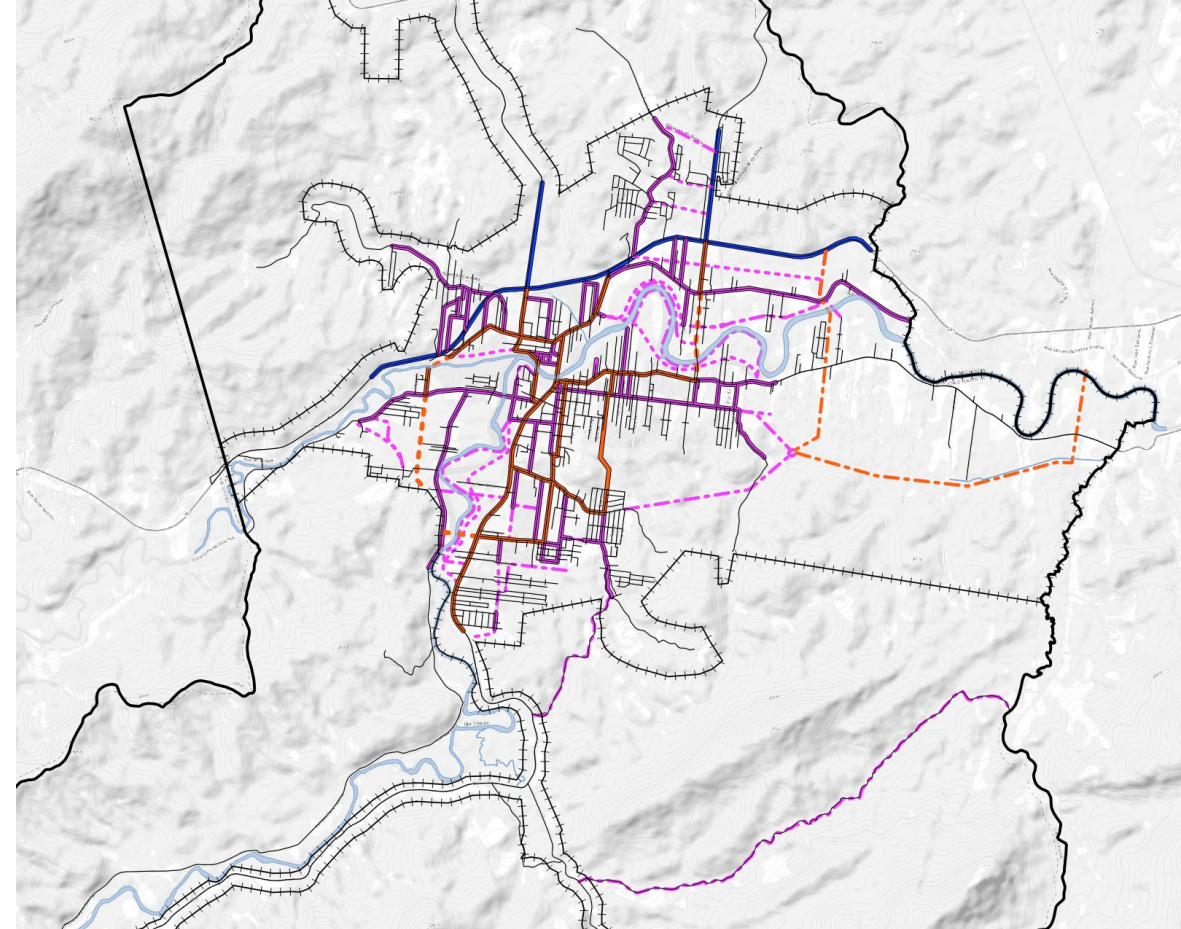
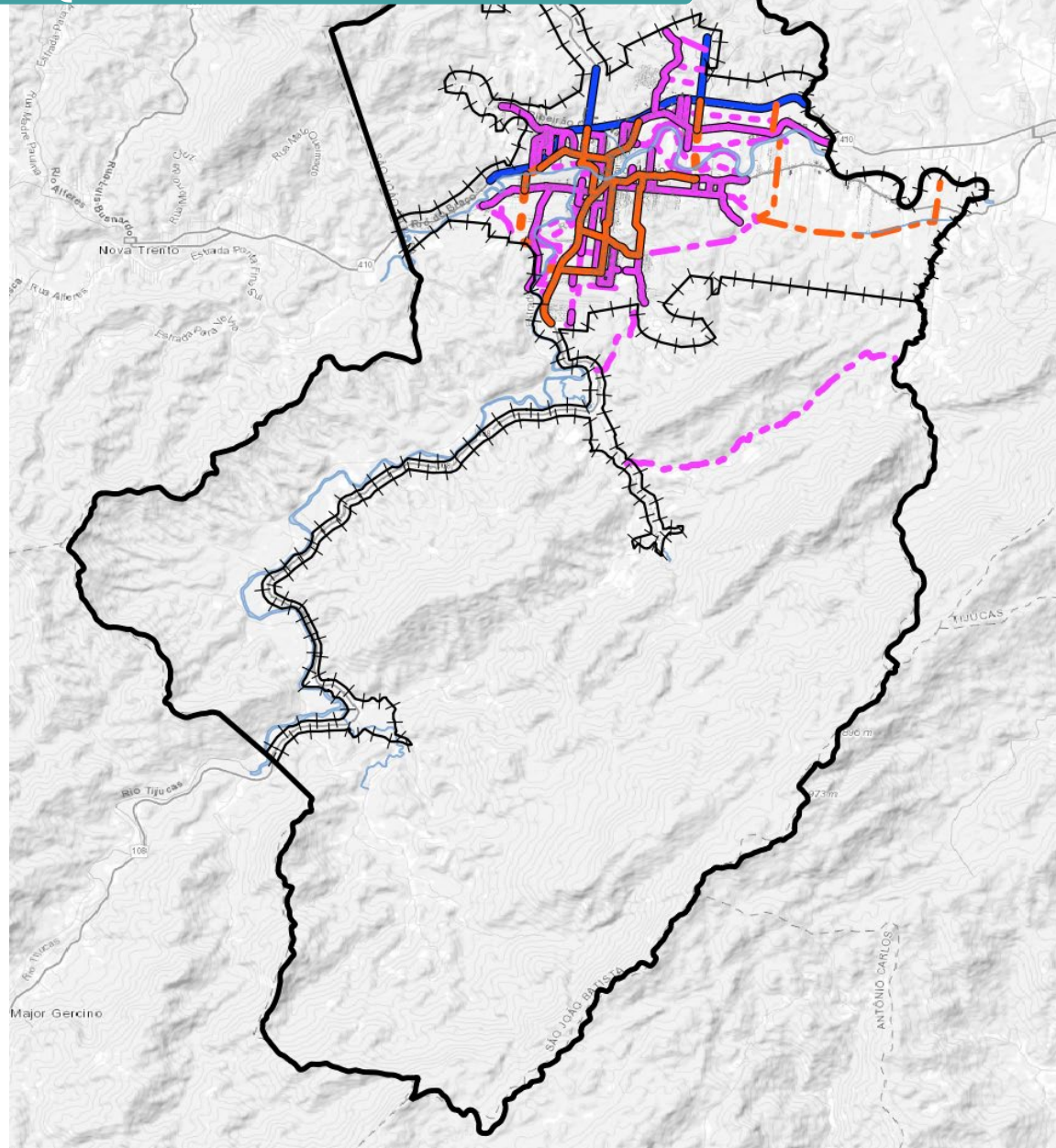
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- **HIERARQUIA VIÁRIA**
- **USO DE OCUPAÇÃO DO SOLO**
- **SATURAÇÃO DA MOBILIDADE**
- **CUSTOS DE VAZIOS URBANOS**

B- ANÁLISE TÉCNICA

HIERARQUIA VIÁRIA

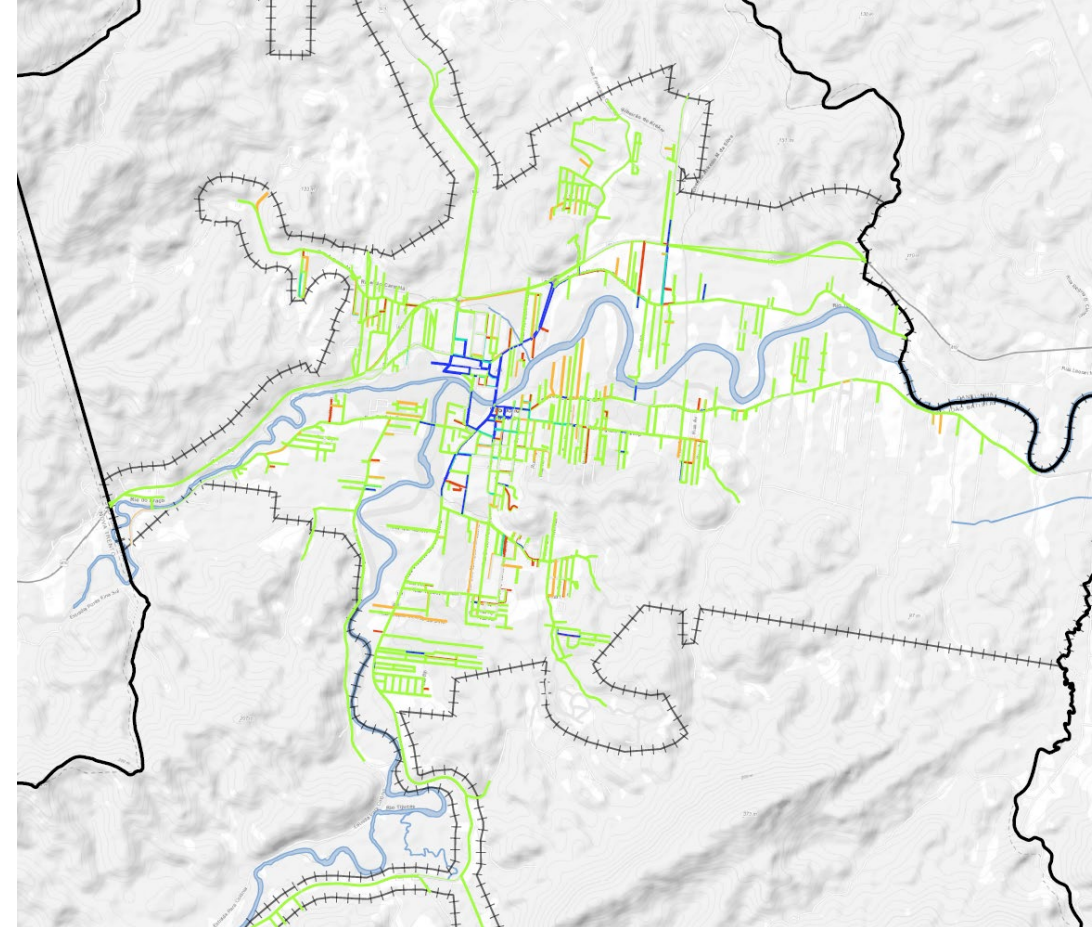
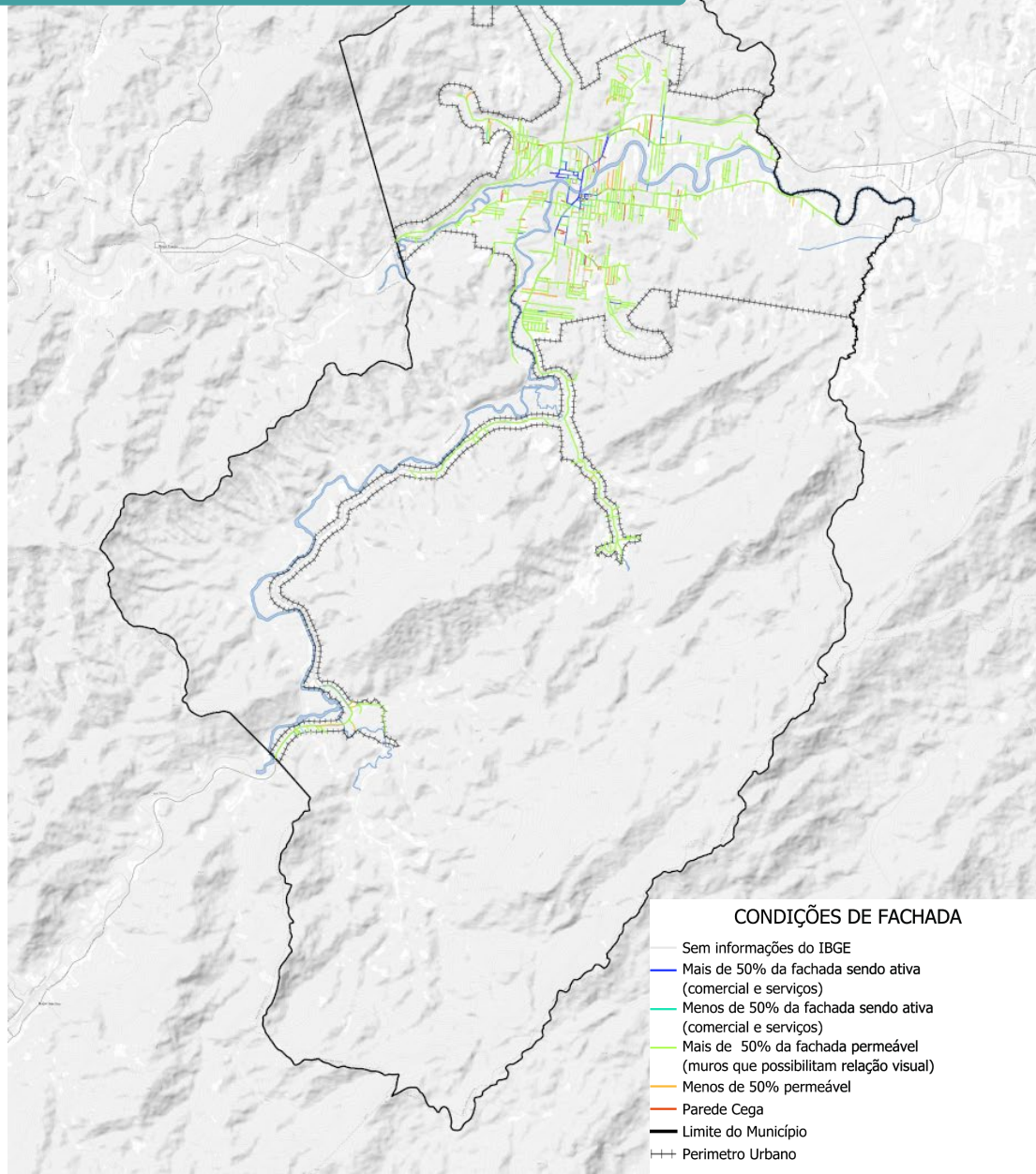


LEGENDA

- Logradouros - Linhas
- Limite do Município
- ++ Perimetro Urbano
- PLANO DIRETOR — massa_de_agua_cadastro
- PLANO DIRETOR — VIA ARTERIAL
- PLANO DIRETOR — VIA ARTERIAL PROJETADA
- PLANO DIRETOR — VIA ARTERIAL PROJETADA 2021
- PLANO DIRETOR — VIA COLETORA
- PLANO DIRETOR — VIA COLETORA PROJETADA
- PLANO DIRETOR — VIA COLETORA PROJETADA 2021
- PLANO DIRETOR — VIA ESTRUTURAL

B- ANÁLISE TÉCNICA

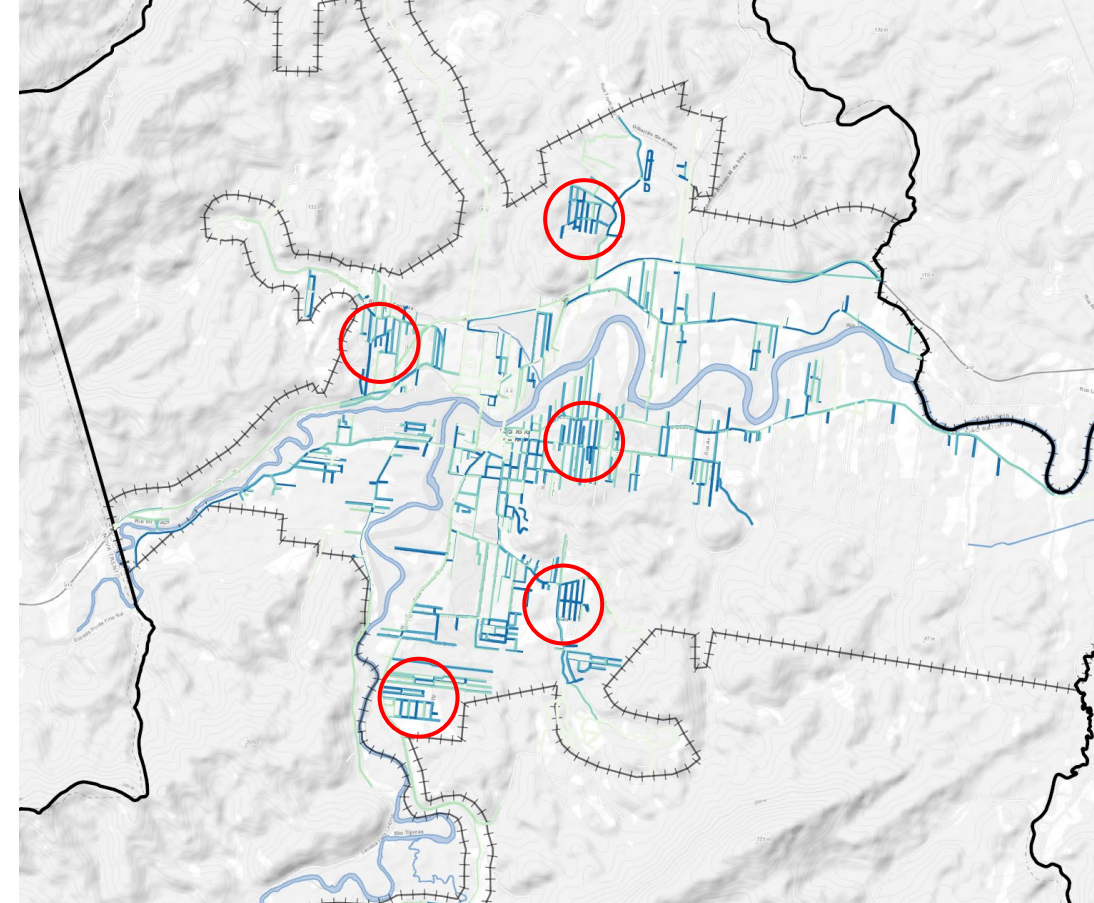
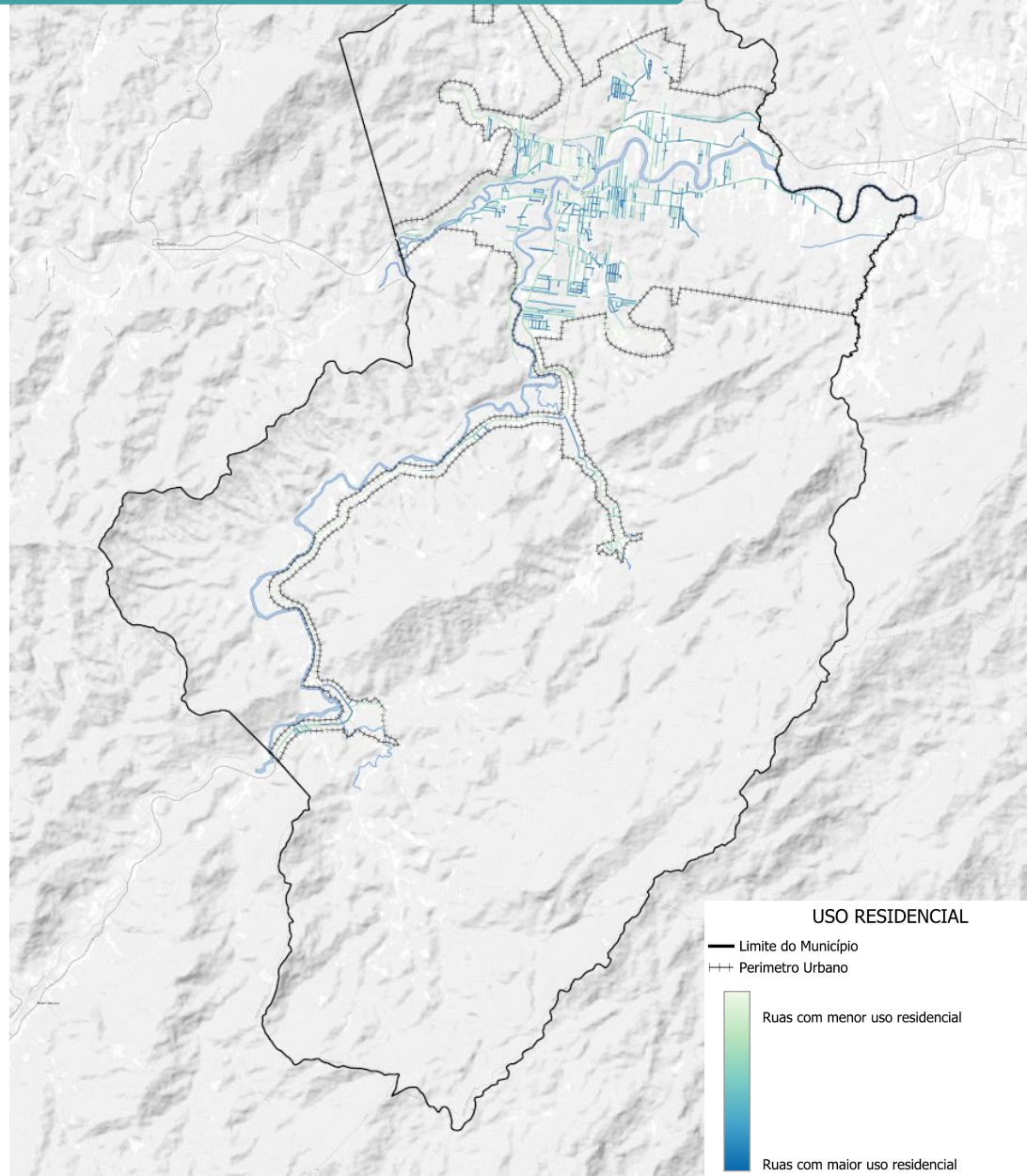
FACHADA ATIVA



- **FACHADA PERMEÁVEL + 50% → 64,8%**
- Fachada permeável - 50% → 7,1%
- Fachada ativa+50% → 5,1%
- Fachada ativa-50% → 2,5%
- Parede Cega- 50%→ 4,0%
- Parede Cega + 50%→ 0,0%
- Sem Info → 16,6%

B- ANÁLISE TÉCNICA

USO RESIDENCIAL

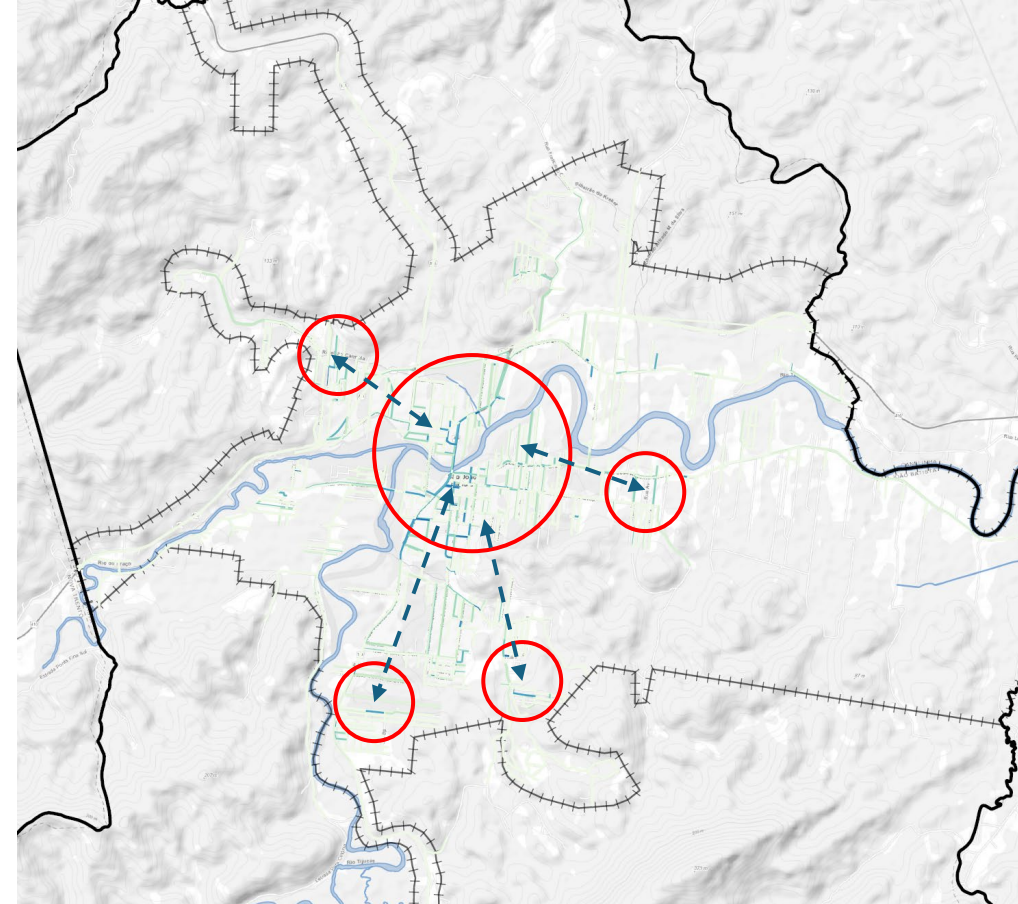
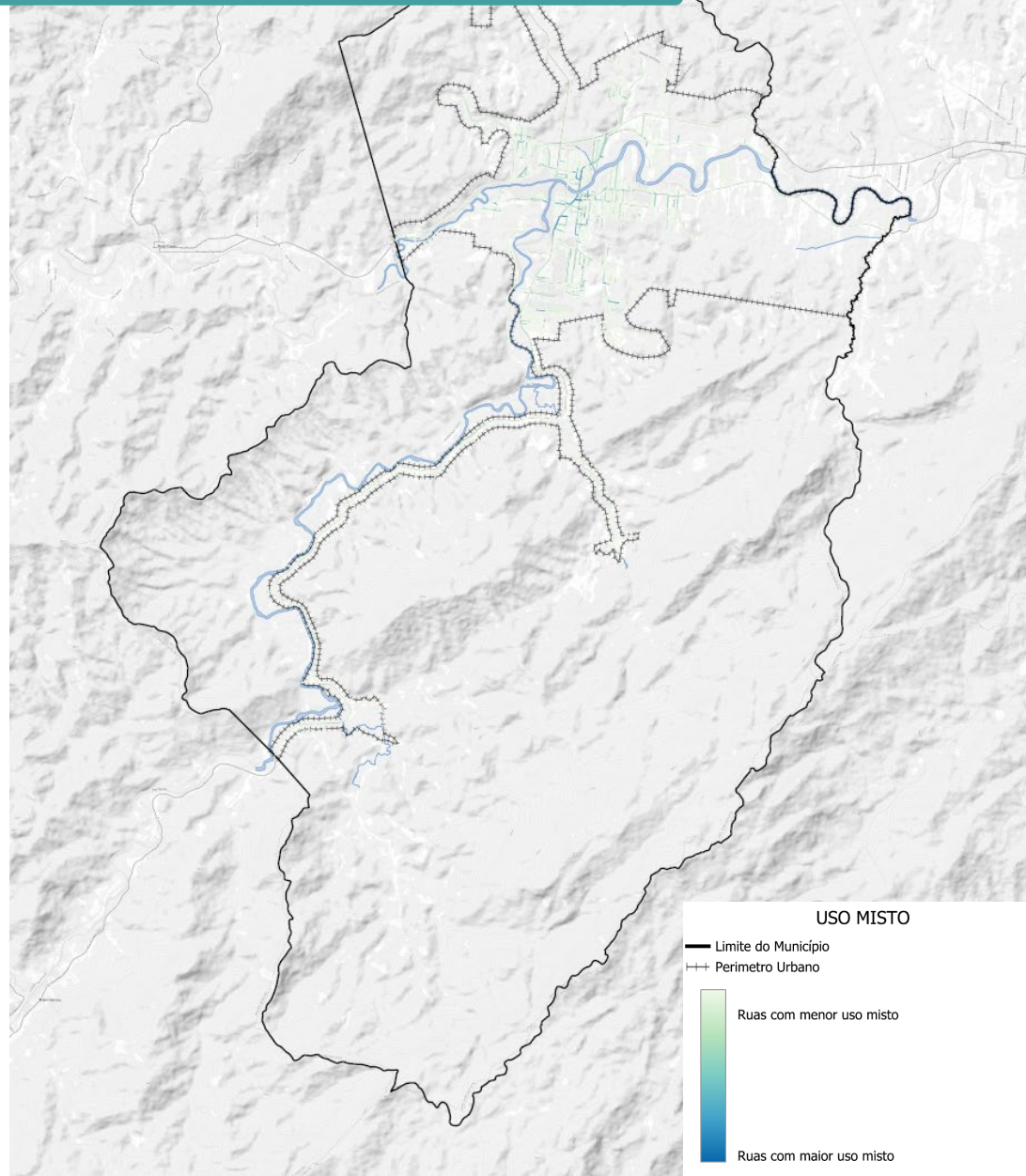


Pouca presença de vazios urbanos na região mais central da cidade.

Apenas **≈15,7%** dos trechos apresentam **mais de 50% de vazios**

B- ANÁLISE TÉCNICA

USO MISTO

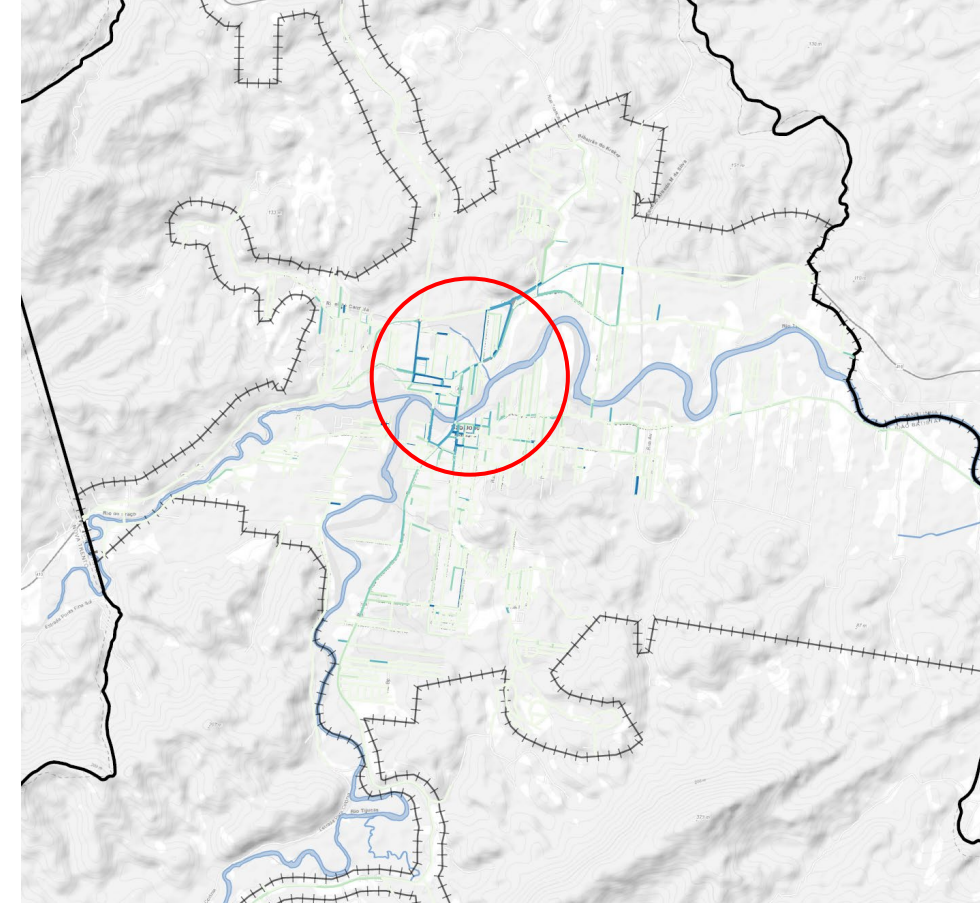
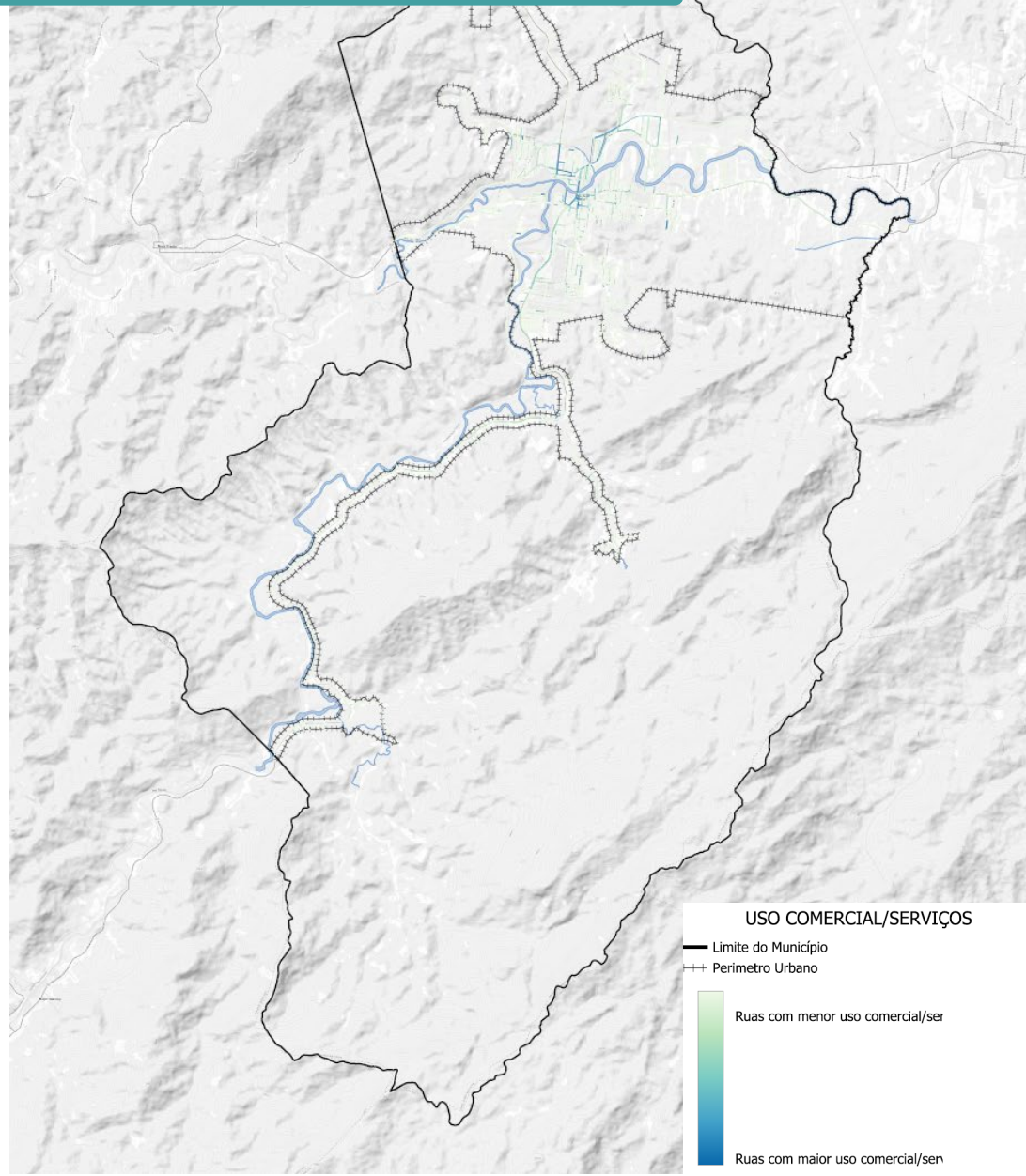


Grande concentração de usos mistos no centro da cidade.

Surgem pequenos subcentros em bairros próximos ao centro.

B- ANÁLISE TÉCNICA

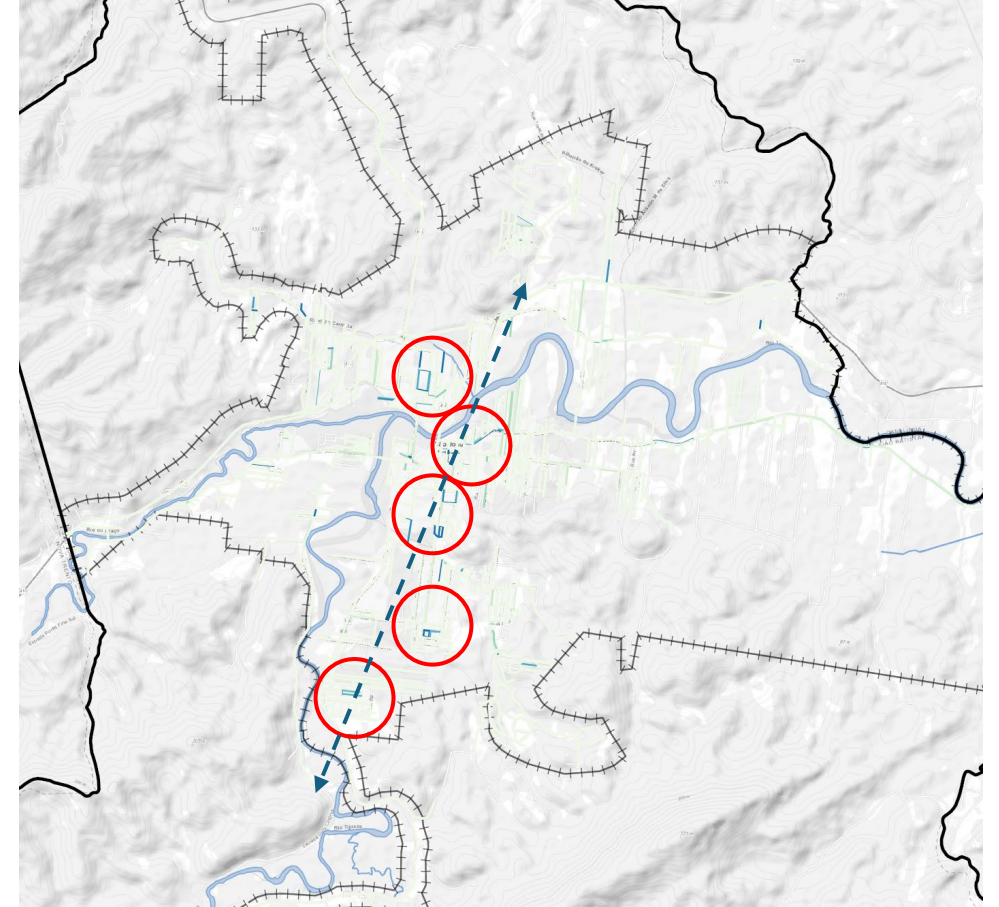
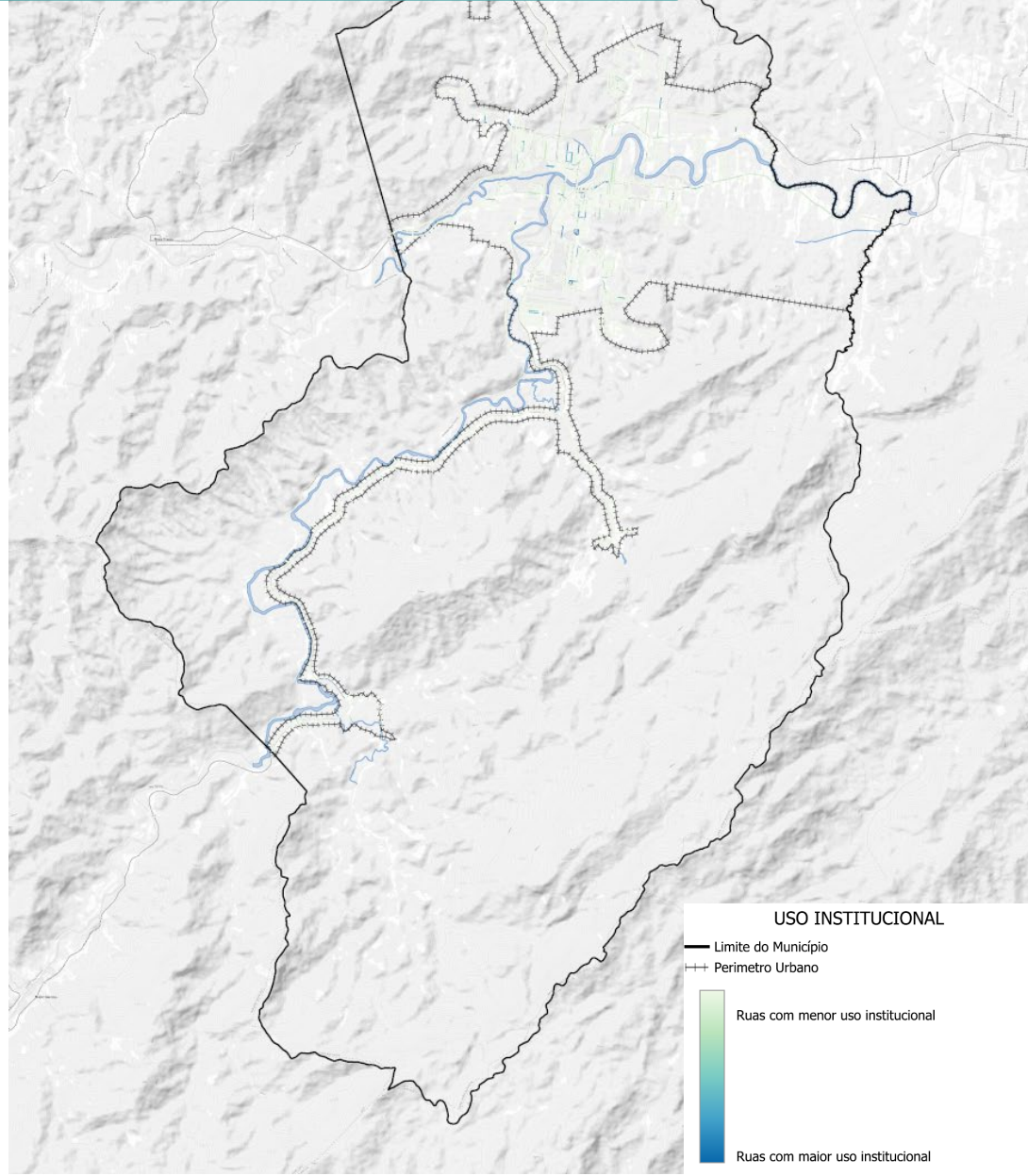
USO COMERCIAL



Uso comercial praticamente restrito ao centro da cidade, evidenciando altos níveis de deslocamento para região durante o dia.

B- ANÁLISE TÉCNICA

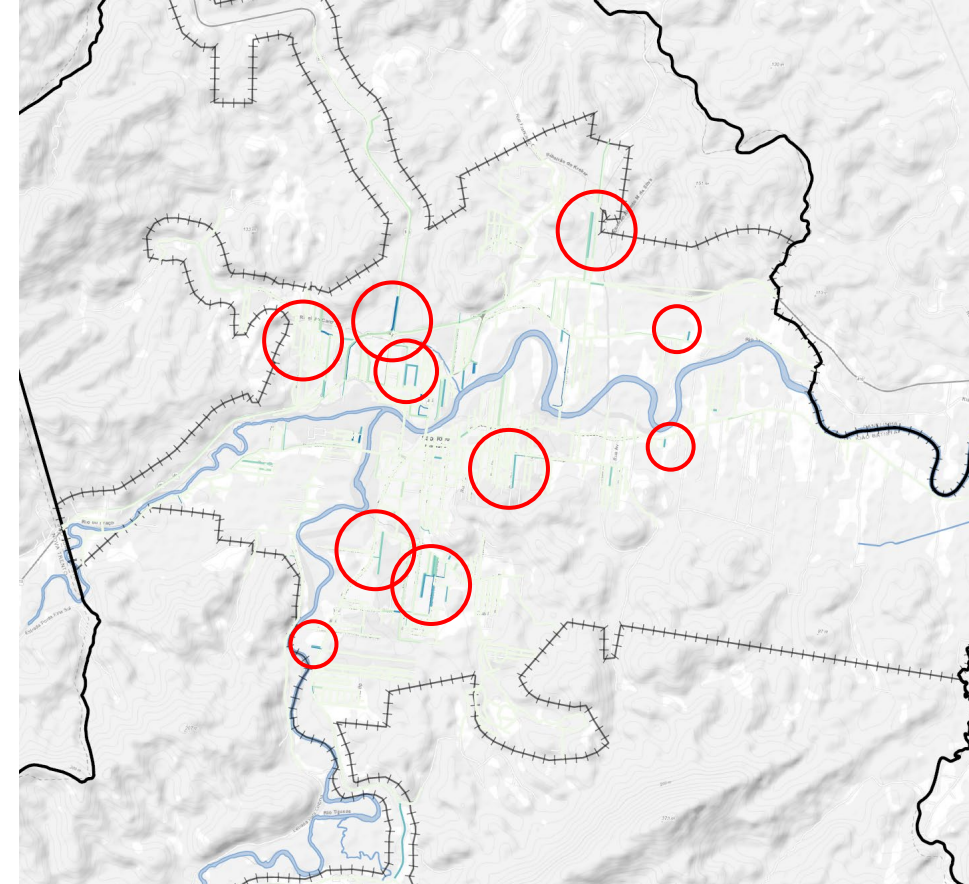
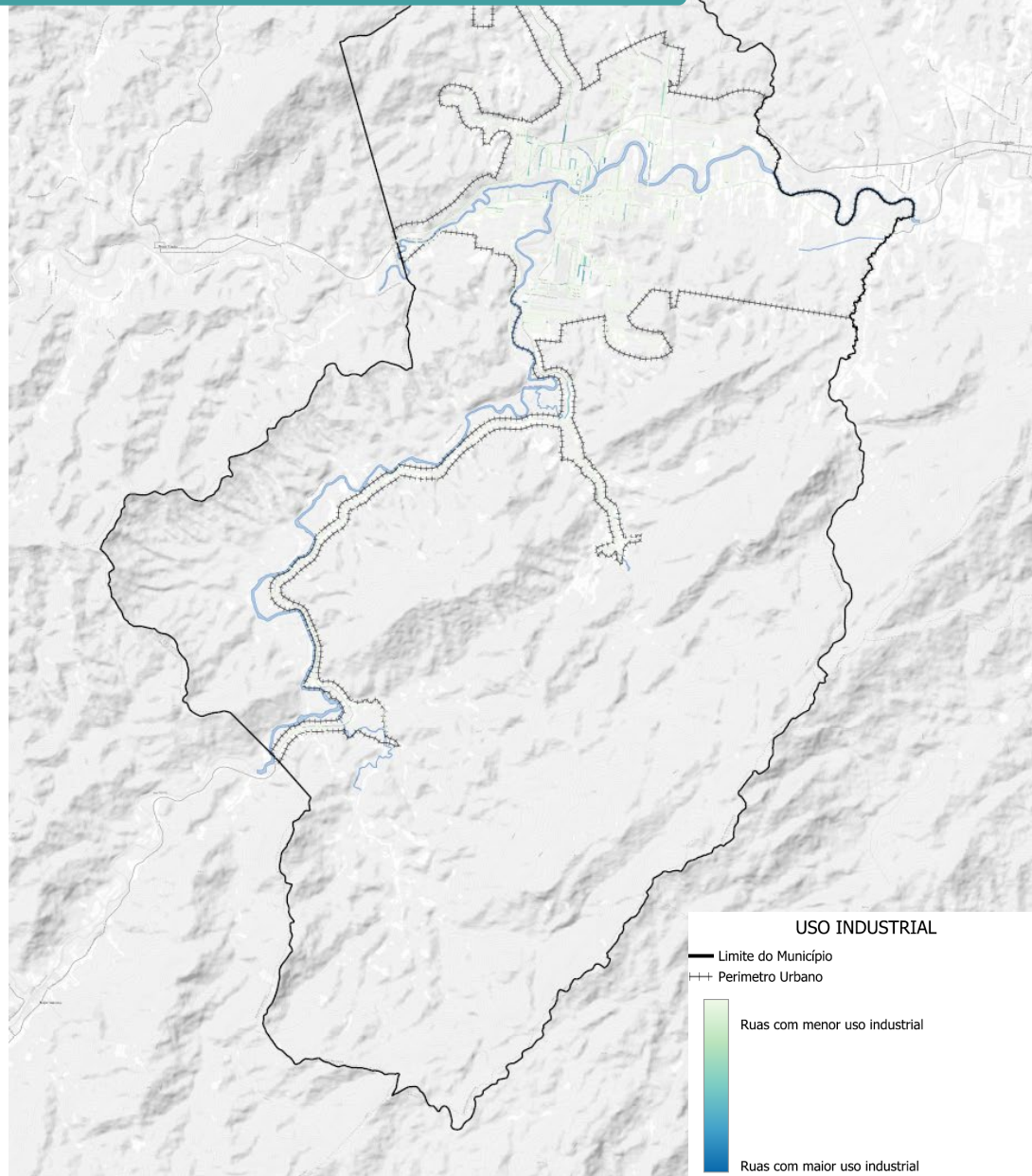
USO INSTITUCIONAL



Uso institucional compreendido em um eixo central

B- ANÁLISE TÉCNICA

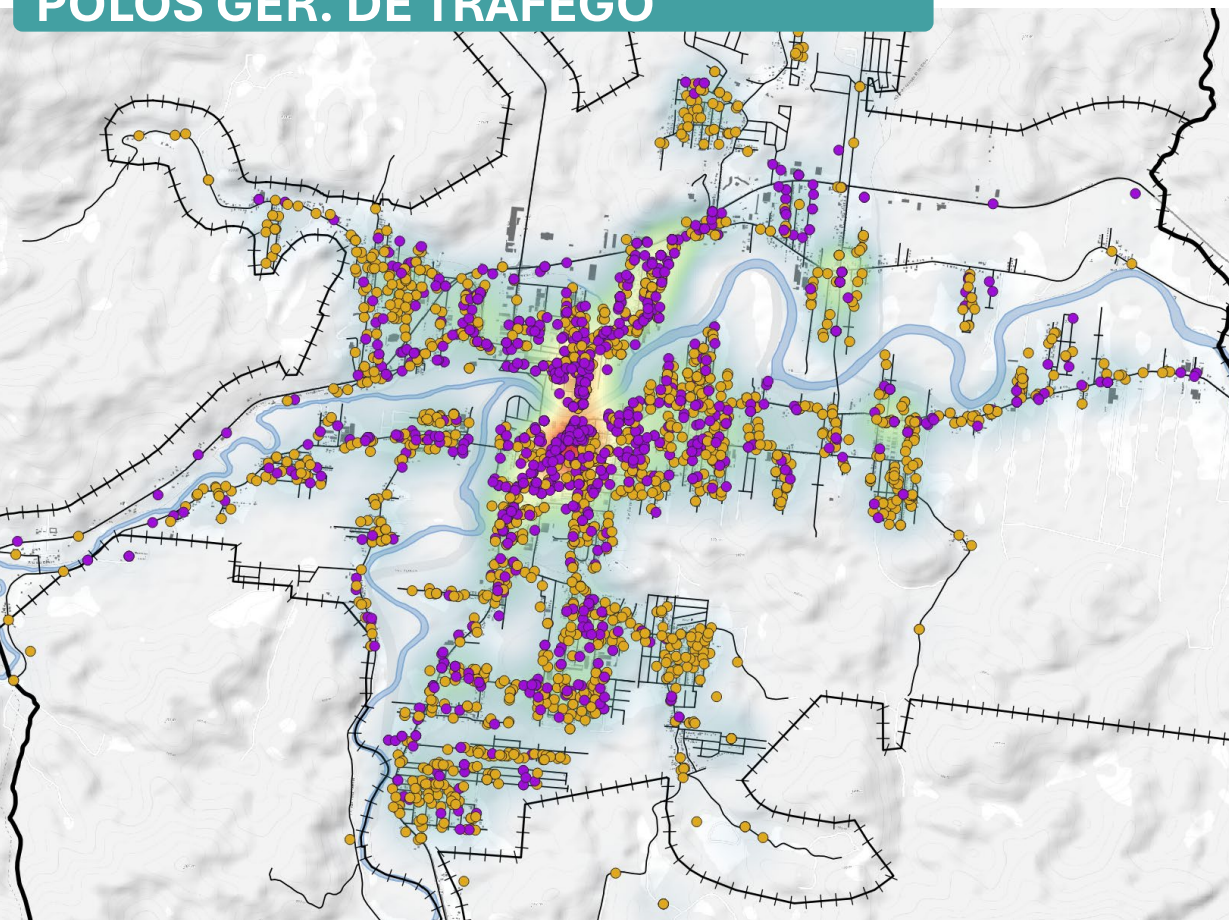
USO INDUSTRIAL



Usos industriais são dispersos em porções periféricas ao centro mas evidenciam o deslocamento de cargas que perpassam pela região central.

B- ANÁLISE TÉCNICA

PÓLOS GER. DE TRÁFEGO



LEGENDA

Empresas - N. de Vínculos

● 1 A 2

● 3 A 9

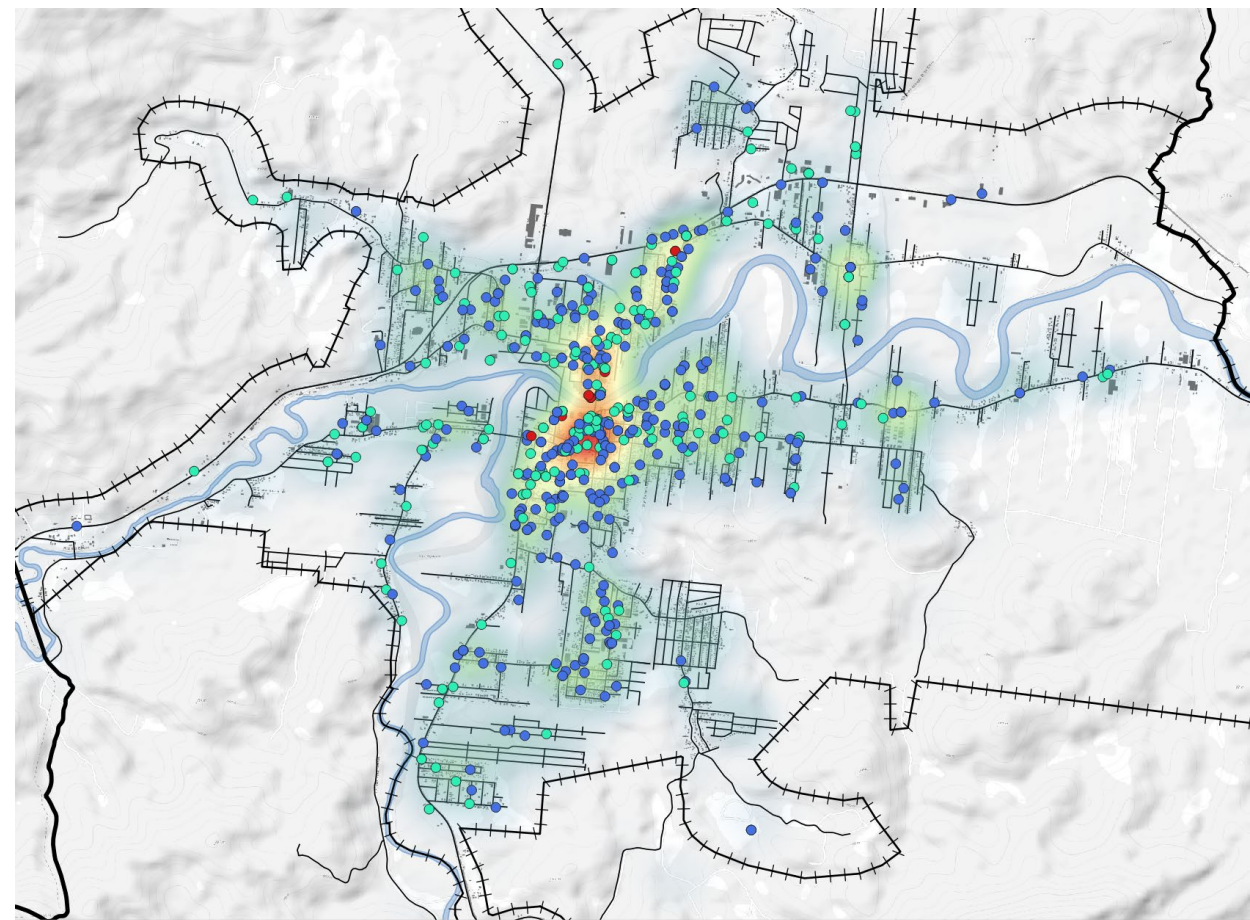
— Logradouros - Linhas

— Limite do Município

++ Perimetro Urbano

■ Edificações

■ PLANO DIRETOR — massa_de_agua_cadastro



LEGENDA

Empresas - N. de Vínculos

● 100 A 500

● 20 A 99

● ACIMA DE 500

— Logradouros - Linhas

— Limite do Município

++ Perimetro Urbano

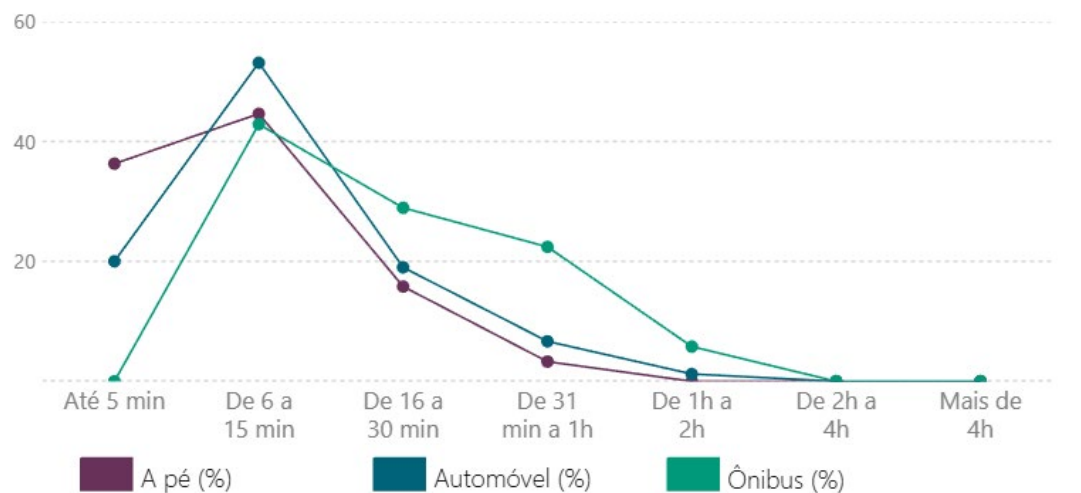
■ Edificações

■ PLANO DIRETOR — massa_de_agua_cadastro

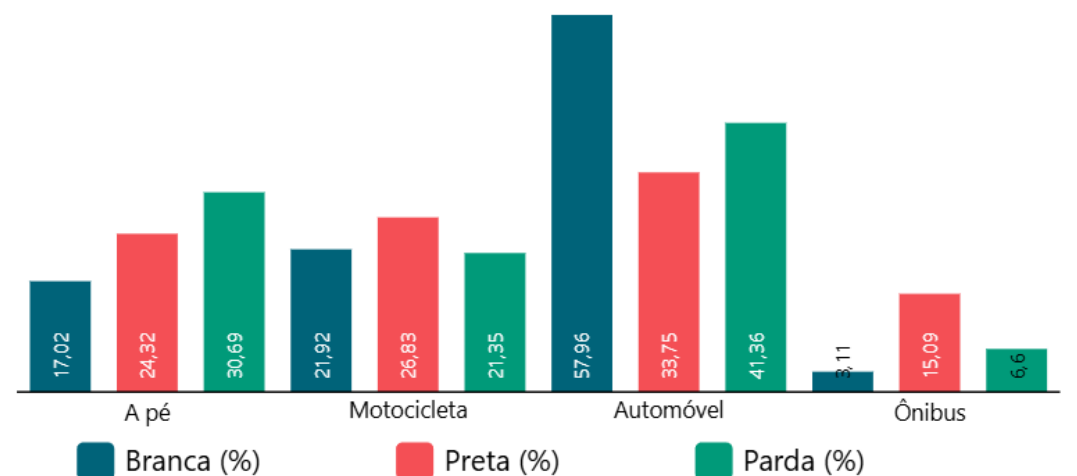
B- ANÁLISE TÉCNICA

PÓLOS GER. DE TRÁFEGO

Tempo para chegar ao trabalho, por meio de transporte



Meios de transporte mais usados para chegar ao trabalho, por cor ou raça



B- ANÁLISE TÉCNICA

PÓLOS GER. DE TRÁFEGO

Local de trabalho principal



Em casa ou na propriedade

Município de residência

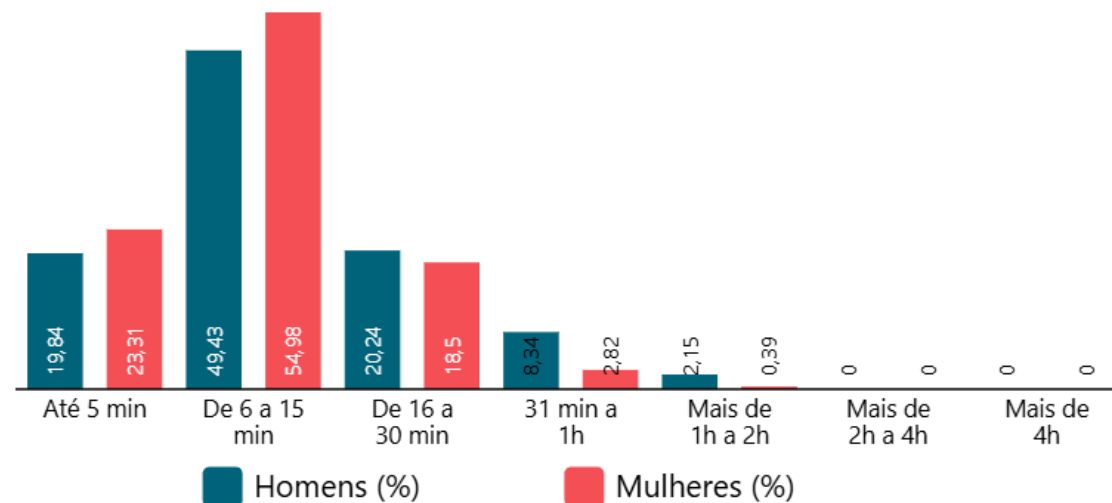
Outro município

País estrangeiro

Mais de um município ou país



Tempo de deslocamento para o trabalho, por sexo



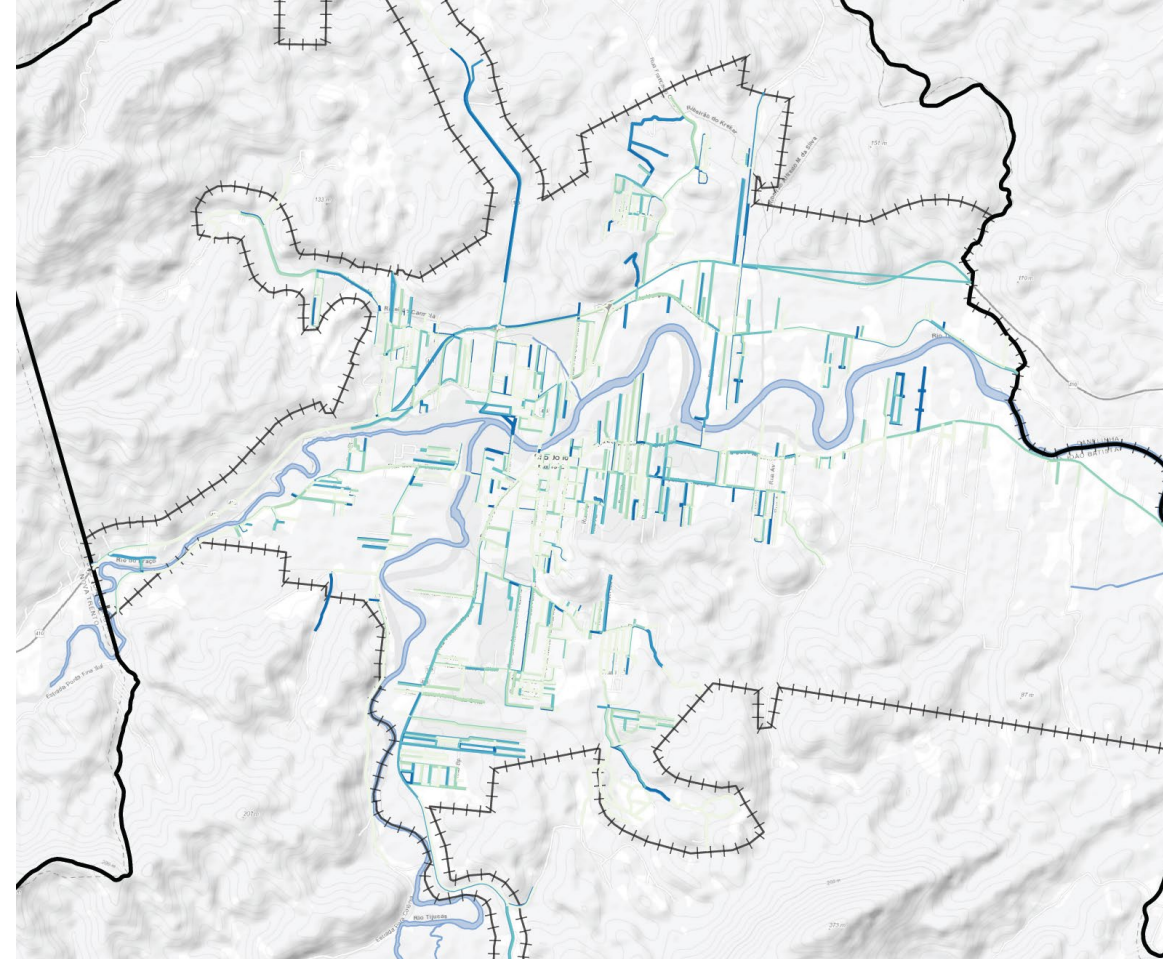
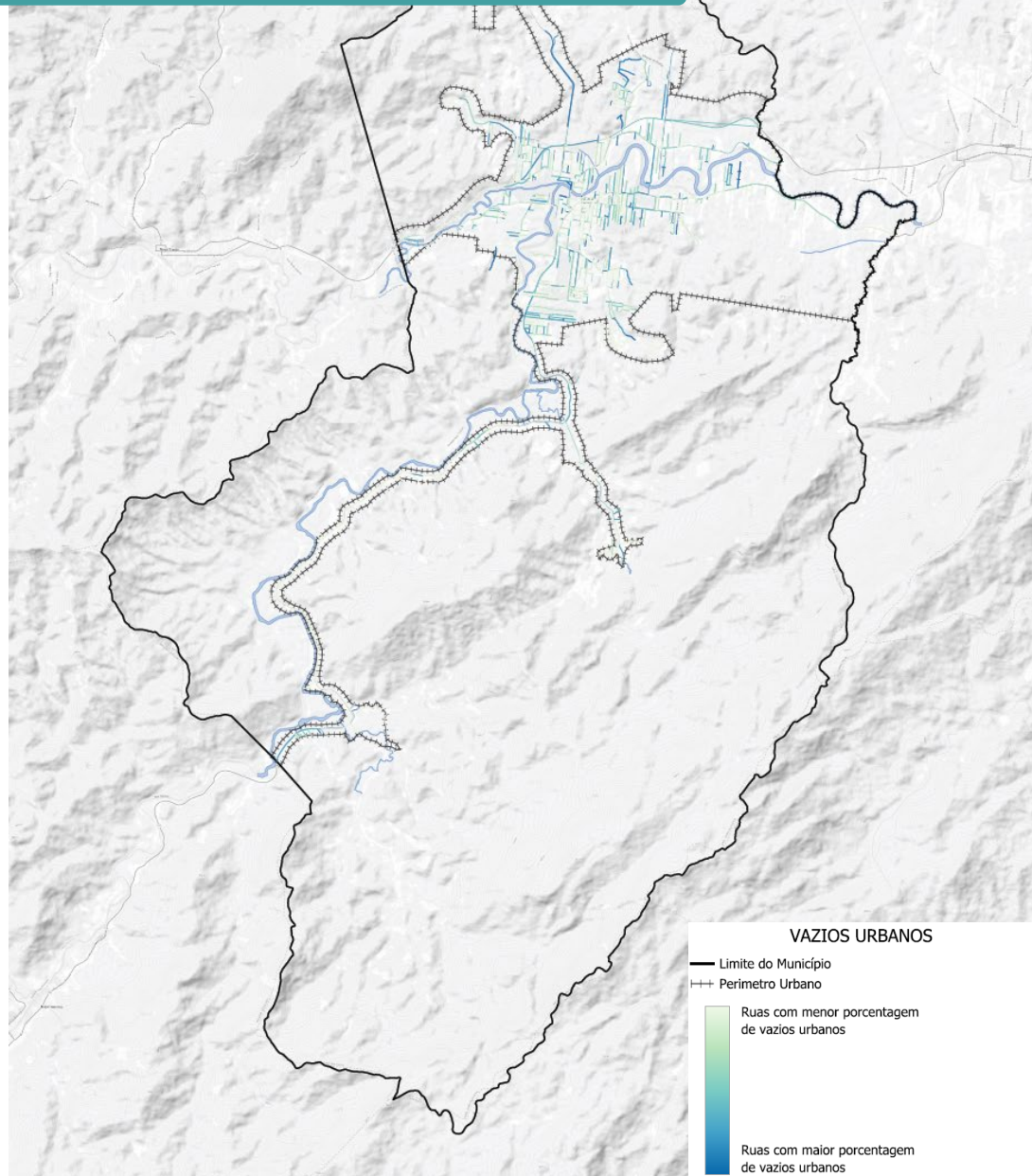
Homens (%)

Mulheres (%)



B- ANÁLISE TÉCNICA

VAZIOS URBANOS



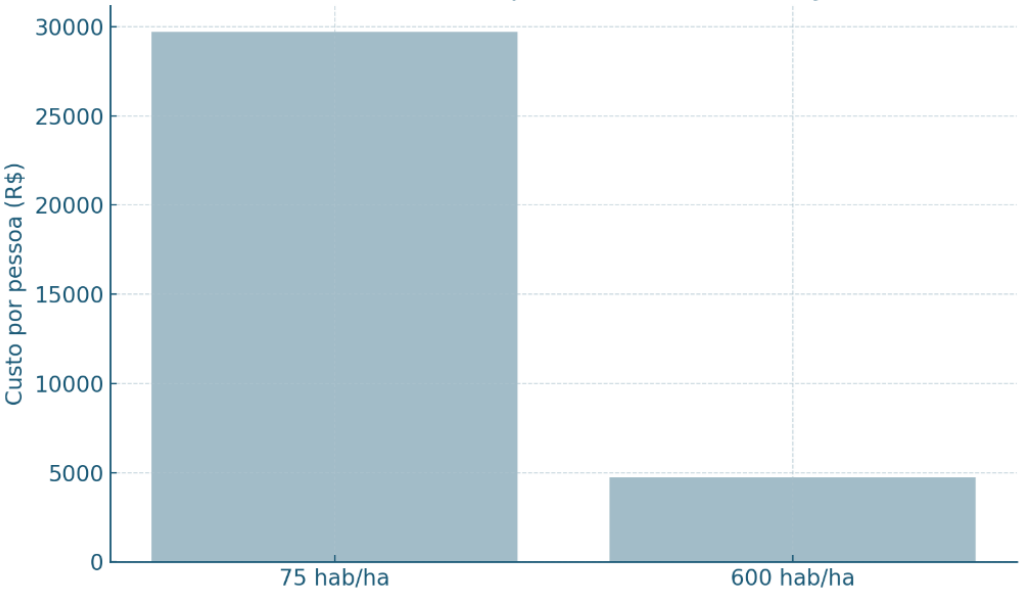
Pouca presença de vazios urbanos na região mais central da cidade.

Apenas **≈15,7%** dos trechos apresentam **mais de 50% de vazios**

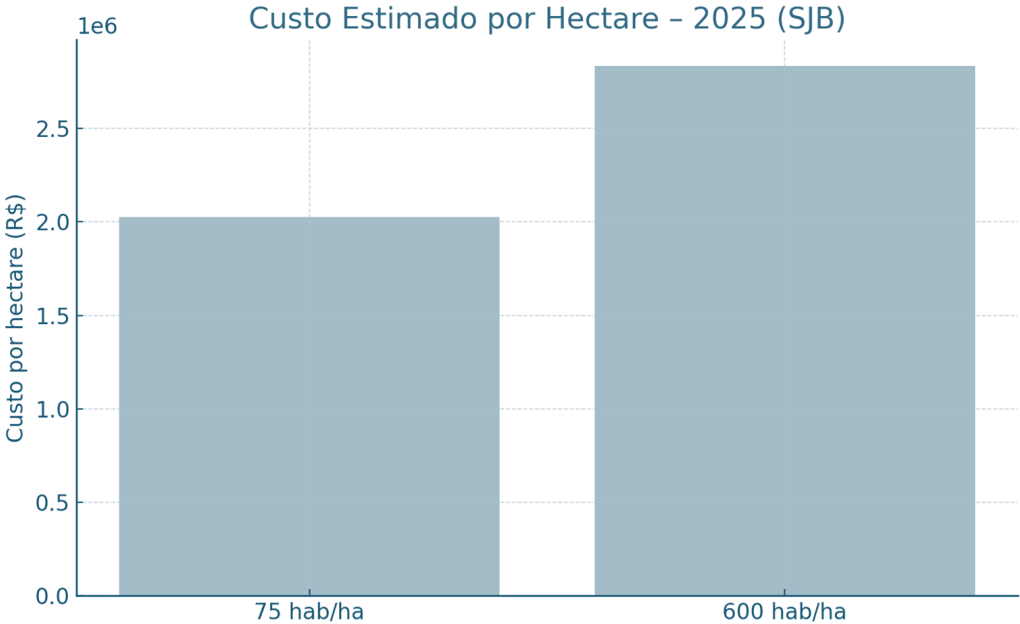
B- ANÁLISE TÉCNICA

VAZIOS URBANOS

Custo Estimado por Pessoa - 2025 (SJB)



Custo Estimado por Hectare - 2025 (SJB)





CIDADE QUE SE MOVE

PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- **SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE
PEDESTRES**

B- ANÁLISE TÉCNICA

CIRC. PEDESTRES

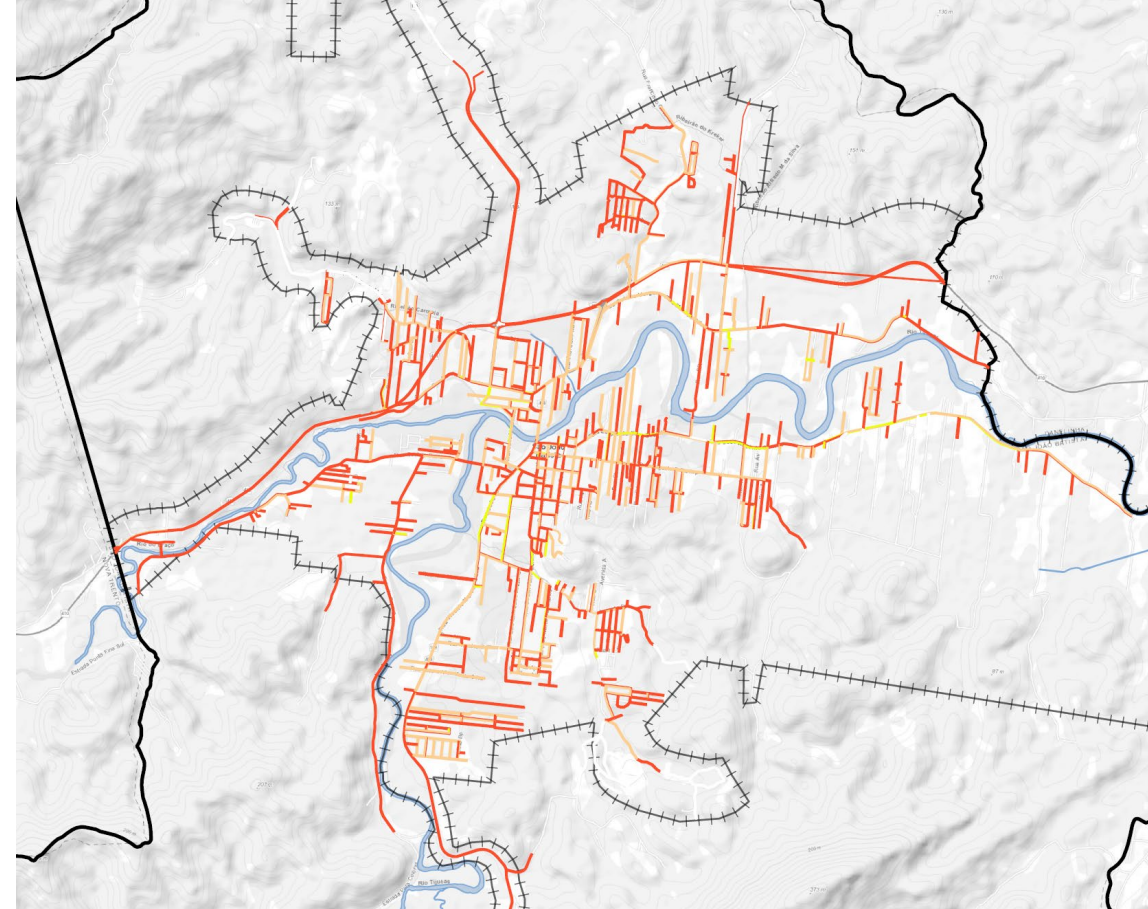
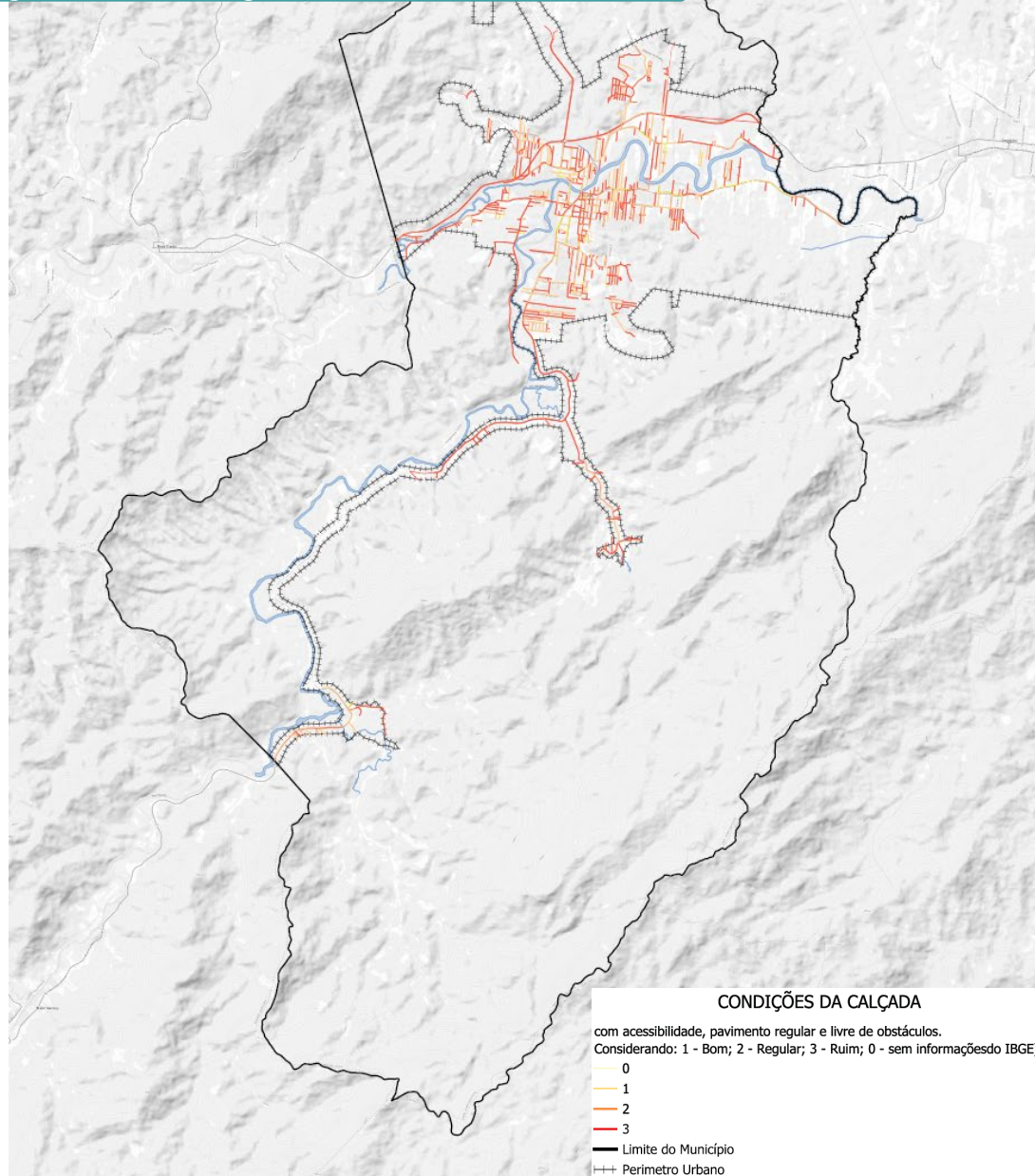


A cidade é fisicamente pequena o suficiente para que grande parte dos deslocamentos cotidianos fosse realizada em até 15 minutos a pé ou de bicicleta. Entretanto:

- os serviços e o comércio estão excessivamente concentrados no centro;
- equipamentos públicos estratégicos não seguem uma lógica de policentralidade;
- bairros residenciais periféricos carecem de funções diárias (saúde, educação, comércio básico);
- a rede de caminhos é fragmentada e irregular;
- as condições ambientais (sombreamento e conforto térmico) são insuficientes.

B- ANÁLISE TÉCNICA

CONDIÇÕES CALÇADAS



Cond. Calçada

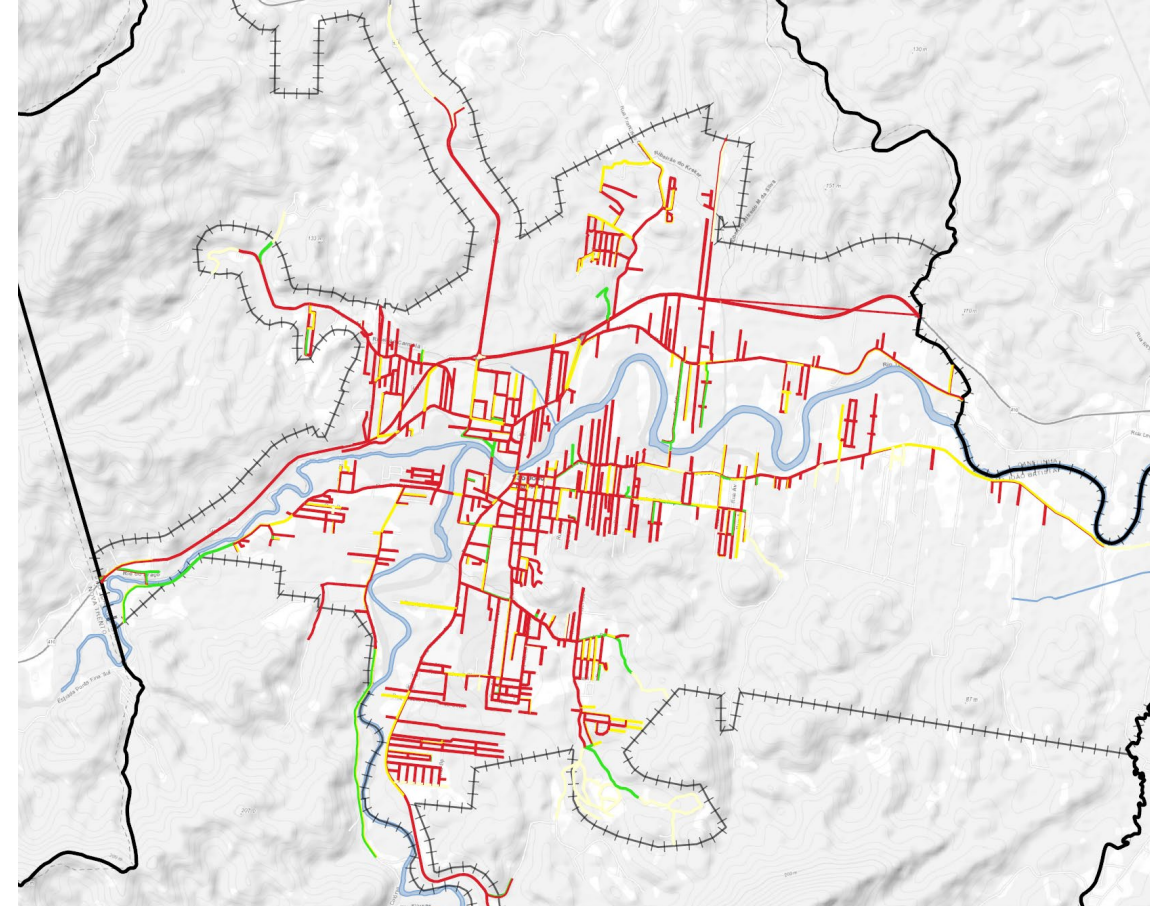
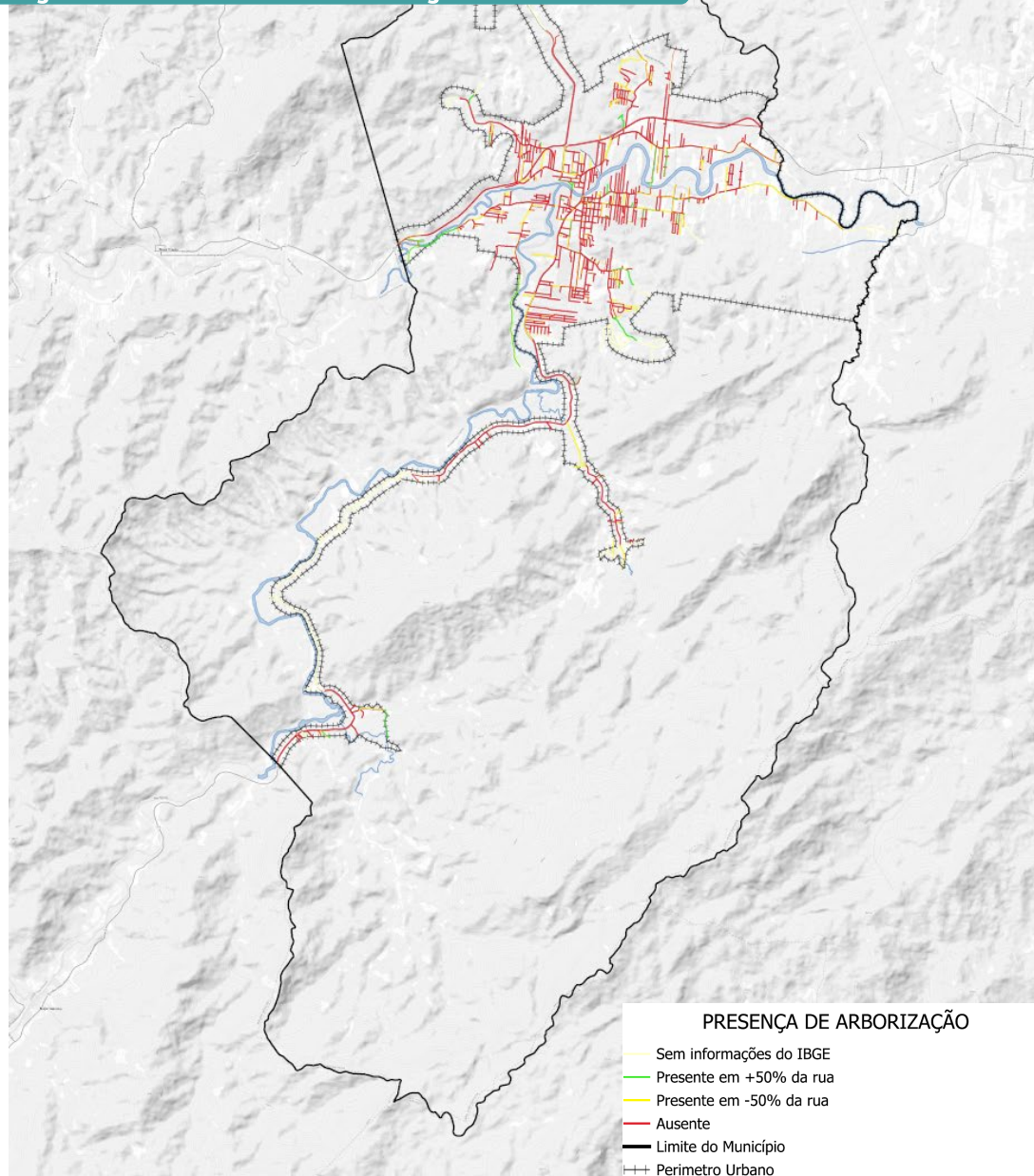
- **RUIM** → 52,7%
- **REGULAR** → 31,7%
- **BOM** → 3,7%
- **Sem Info** → 12%

Tipo de Pavimento da Calçada

- **MISTO** → 53,9%
- **LEITO NATURAL** → 16,2%
- **CONCRETO** → 14,0%
- **PAVER** → 9,6%
- **Sem Info** → 6,3%

B- ANÁLISE TÉCNICA

PRESENÇA DE ARBORIZAÇÃO



Presença de arborização

- **AUSENTE** → 73,9%
- **PRESENTE -50%** → 10,8%
- **PRESENTE + 50% 1** → 3,3%
- **Sem Info** → 12%

B- ANÁLISE TÉCNICA

CONDIÇÕES CAMINHABILIDADE



CAMINHABILIDADE: SITUAÇÃO ATUAL

- A circulação a pé é a base da mobilidade urbana, mas a infraestrutura é desigual e fragmentada.
- Centro possui trechos consolidados, porém com:
 - calçadas estreitas;
 - Desníveis;
 - ocupações irregulares.
- Nos bairros periféricos predominam:
 - calçadas inexistentes ou precárias;
 - pedestres dividindo espaço com veículos.
- Baixo sombreamento compromete conforto térmico e uso cotidiano.

B- ANÁLISE TÉCNICA

CONDIÇÕES CAMINHABILIDADE



CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO

- A cidade é compacta em distância, mas ineficiente em tempo real de caminhada.
- Percursos de 800 m a 1 km (10–12 min) tornam-se:
 - mais longos;
 - Inseguros;
 - fisicamente desgastantes.
- Principais fatores:
 - descontinuidade das rotas;
 - travessias inseguras;
 - ausência de sombra.
- São João Batista tem escala de “cidade de 15 minutos”, mas **não oferece acessibilidade pedonal real.**

B- ANÁLISE TÉCNICA

CONDIÇÕES CAMINHABILIDADE



ÁREAS DE ABRANGÊNCIA

- Equipamentos concentrados no centro, com boa caminhabilidade local.
- Bairros periféricos (Cardoso, Krequer, Fernandes, Ribanceira do Sul) fora do raio caminhável de escolas, praças e unidades de saúde.
- Praças quase exclusivamente centrais → ausência de lazer de proximidade.
- Unidades de saúde pouco capilarizadas → dependência do transporte motorizado.
- Efeito estrutural:
 - aumento de viagens curtas motorizadas;
 - pressão sobre vias centrais;
 - perda de equidade urbana.



CIDADE QUE SE MOVE

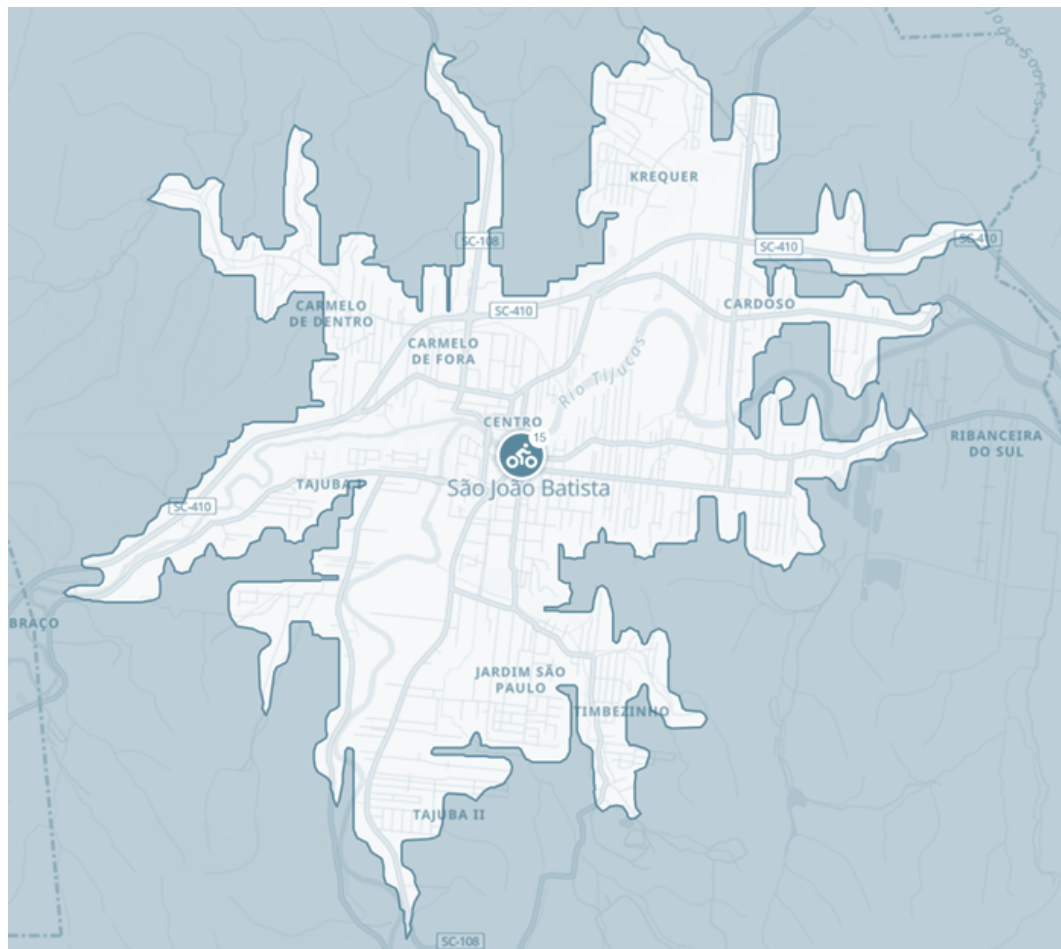
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

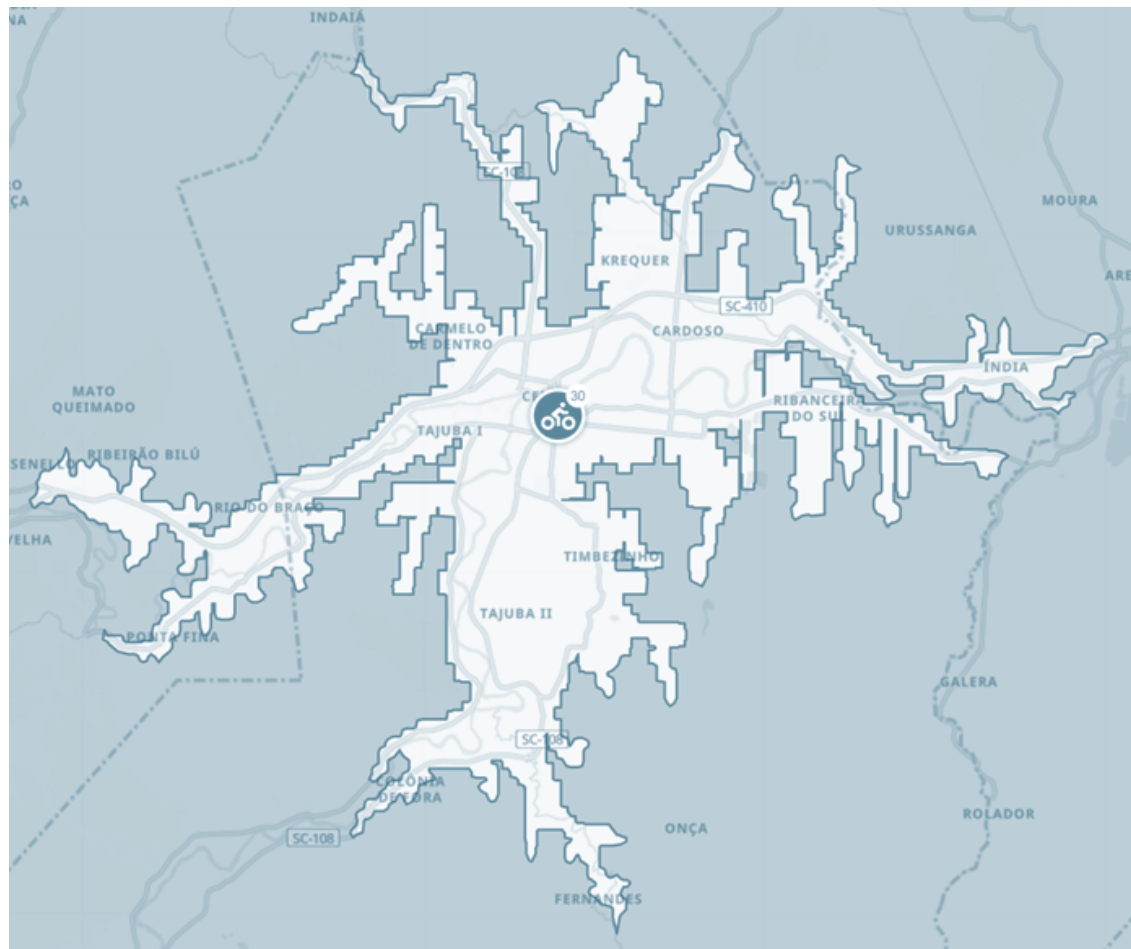
- **SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE
CICLISTAS**

B- ANÁLISE TÉCNICA

CIRC. CICLISTAS



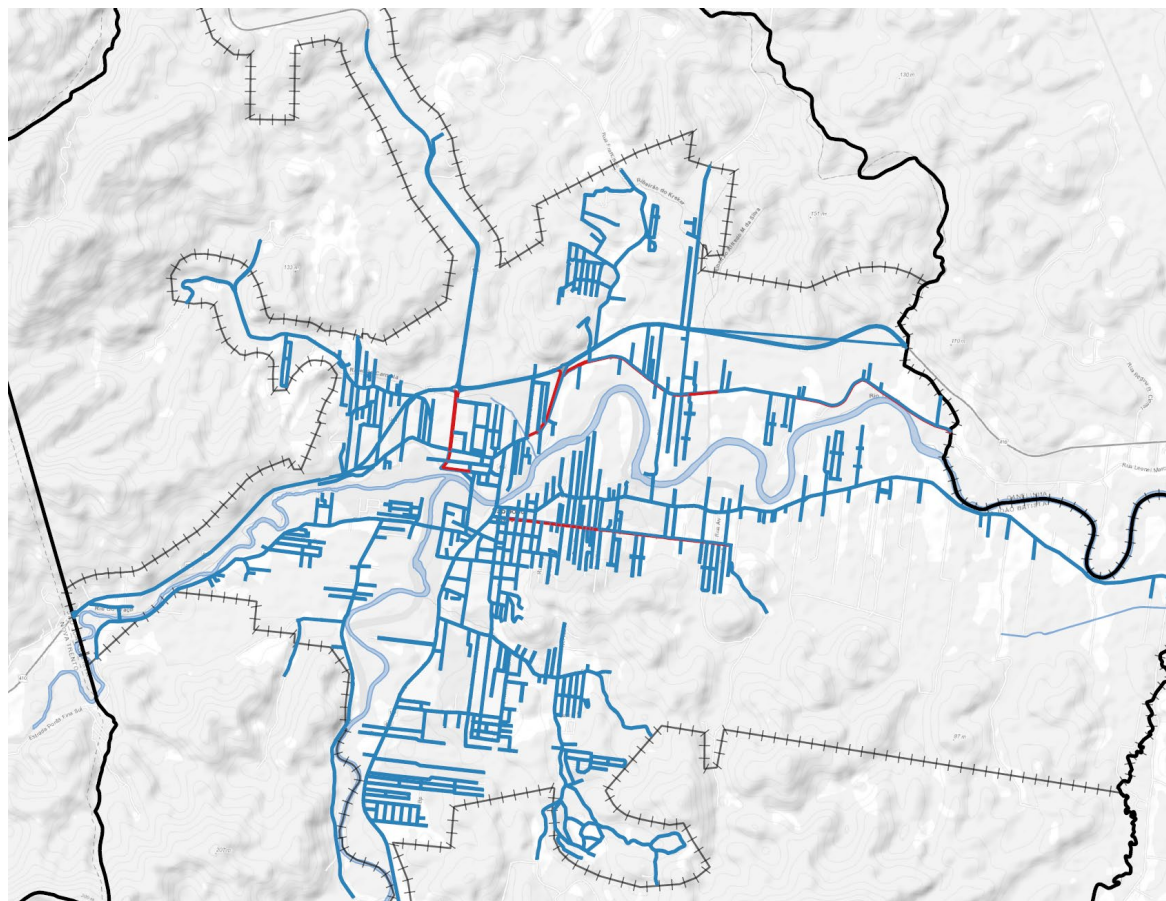
15 MINUTOS



30 MINUTOS

B- ANÁLISE TÉCNICA

CICLOFAIXAS EXISTENTES



PRESENÇA DE INFRAESTRUTURA PARA MODAL BICICLETA

- Limite do Município
- - - Perimetro Urbano
- Ausente
- Presente

B- ANÁLISE TÉCNICA

CONDIÇÕES CICLOMOBILIDADE



INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA: SITUAÇÃO ATUAL

- Rede cicloviária muito reduzida, fragmentada e desconectada.
- Predomínio de ciclofaixas sem segregação, junto ao tráfego motorizado.
- Baixa segurança viária para ciclistas, sobretudo em vias mais movimentadas.
- Uso da bicicleta ainda pontual e recreativo, não consolidado como transporte cotidiano.

B- ANÁLISE TÉCNICA

CONDIÇÕES CICLOMOBILIDADE



ABRANGÊNCIA E POTENCIAL DO USO DA BICICLETA

- A bicicleta permite deslocamentos eficientes de 15 a 30 minutos.
- Alta cobertura territorial, conectando centro e bairros periféricos.
- Forma urbana linear favorece trajetos diretos.
- Existe alto potencial de substituição do transporte individual motorizado.

CONDIÇÕES CICLOMOBILIDADE



- Equipamentos de apoio quase inexistentes no município.
- Única iniciativa pública: Praça dos Ciclistas (SC-108), com alcance limitado.
- Falta de integração com áreas centrais, transporte coletivo e polos geradores.
- Desafio central: transformar potencial territorial em rede cicloviária segura, contínua e integrada.



CIDADE QUE SE MOVE

PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

B- ANÁLISE TÉCNICA

REDE DE TRANSPORTE COLETIVO

Empresas	Destinos	Segunda e Sexta	Sábado
Reunidas; Via Sul; Catarinense; Tiquin, Unesul, Eucatur; Nordeste	Tijucas	06:10; 09:20; 11:15; 13:10; 14:10; 16:20; 18:00.	06:10; 11:15; 13:10
	Nova Trento	07:40; 16:40.	07:40
	Blumenau	16:40.	
	Canelinha	06:10; 09:20; 11:15; 13:10; 14:10; 16:20; 18:00.	06:10 11:15 13:10
	Brusque	07:40; 16:40	07:40
	Florianópolis	09:20	

TRANSPORTE COLETIVO: QUADRO ATUAL

- Oferta restrita ao **transporte intermunicipal privado**.
- Poucos destinos atendidos (Tijucas, Canelinha, Nova Trento, Brusque, Blumenau, Florianópolis).
- **Baixa frequência**, horários espaçados e grandes lacunas ao longo do dia.
- Ausência de:
 - operação noturna
 - funcionamento aos domingos
- O serviço **não atende necessidades cotidianas** (saúde, lazer, trabalho eventual, cursos).

B- ANÁLISE TÉCNICA

INFRAESTRUTURA



INFRAESTRUTURA E ALTERNATIVAS ATUAIS

- Município possui **ativos subutilizados**:
 - Terminal Rodoviário Pref. Nelson Zunino;
 - antigos pontos de ônibus, hoje degradados.
- Infraestrutura pedonal **não integrada** às paradas.
- **Fretamento empresarial** supre parte da demanda:
 - atende apenas trabalhadores formais;
 - horários rígidos;
 - não cumpre função social ampla.



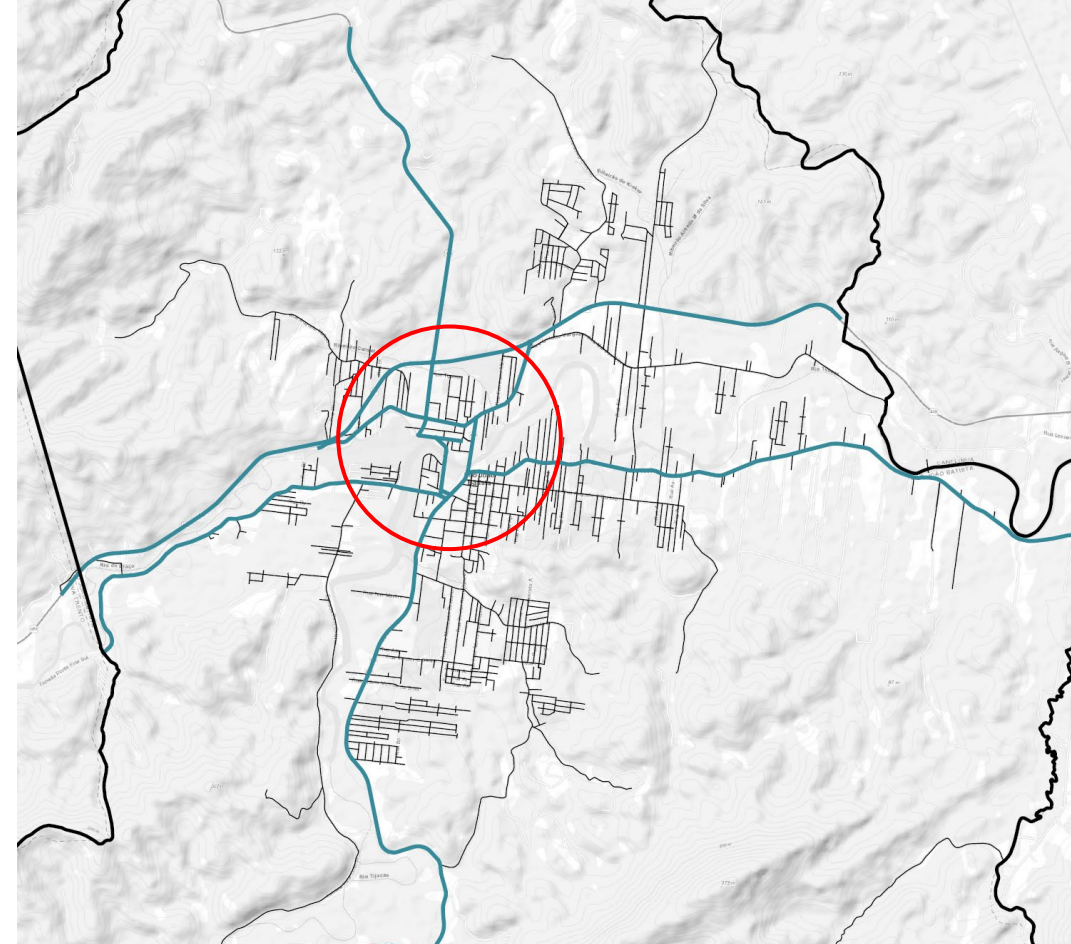
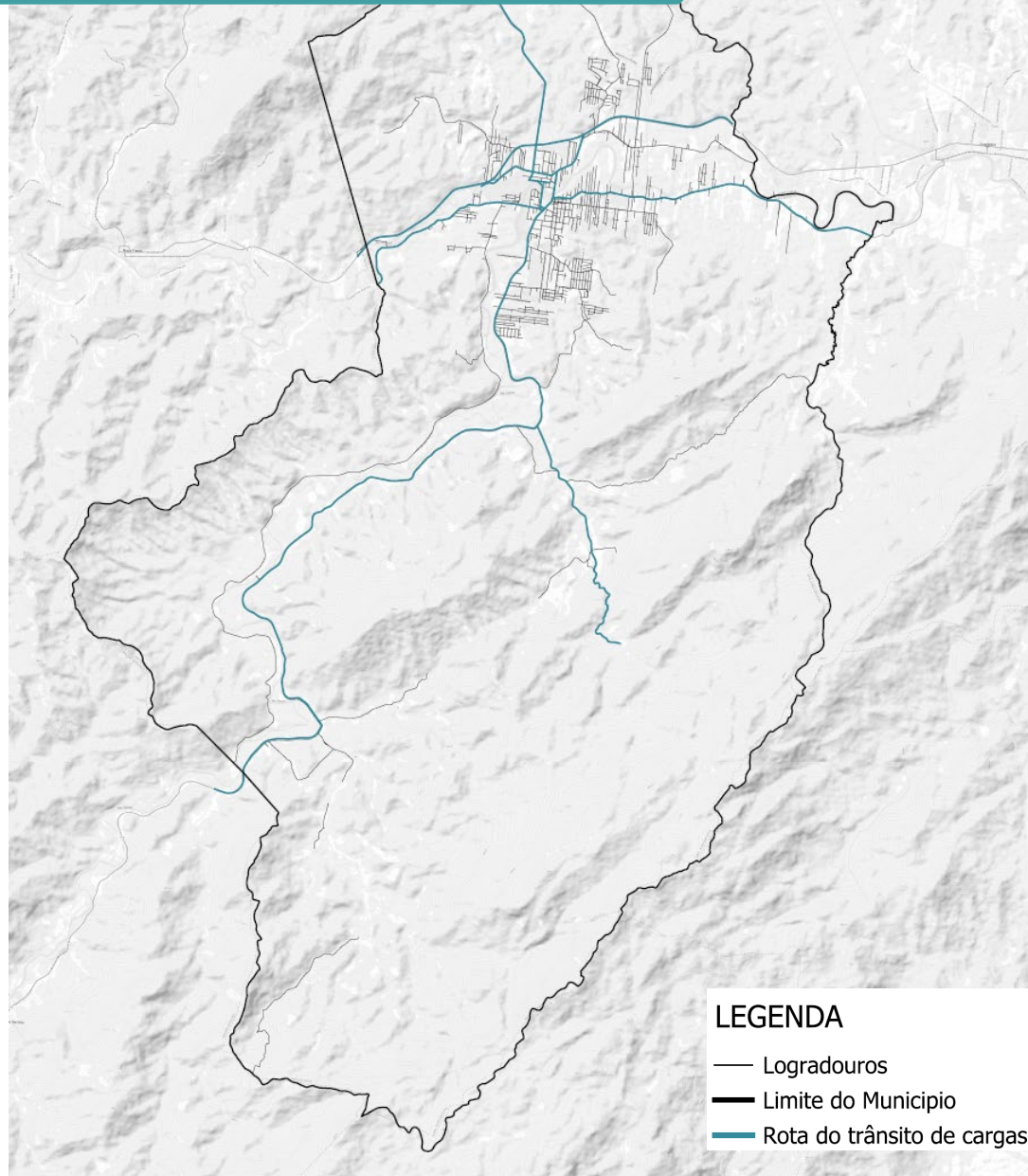
**CIDADE
QUE SE MOVE**
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- **SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS**

B- ANÁLISE TÉCNICA

ROTAS DE CARGA



B- ANÁLISE TÉCNICA

INFRAESTRUTURA



TRANSPORTE DE CARGA: PAPEL E IMPACTOS

- Transporte de cargas é **estratégico para a economia local** (atacadistas, distribuição e indústrias).
- Gera **fluxos frequentes de caminhões e veículos pesados**.
- Impactos diretos sobre:
 - sistema viário urbano
 - segurança viária
 - qualidade ambiental
 - convivência com pedestres e ciclistas

B- ANÁLISE TÉCNICA

ROTAS DE CARGA



ROTAS DE TRANSPORTE DE CARGAS

- Fluxos estruturados principalmente pelas rodovias **SC-108 e SC-410**.
- Essas vias funcionam como **corredores logísticos regionais**.
- A partir delas, o tráfego de cargas:
 - se dispersa pela malha urbana
 - alcança áreas centrais e bairros residenciais
- Problemas identificados:
 - conflitos com mobilidade ativa
 - vias com geometria limitada
 - ausência de áreas adequadas de carga/descarga
 - congestionamentos pontuais, ruído e desgaste do pavimento

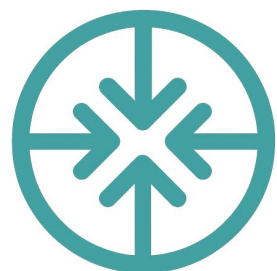
B- ANÁLISE TÉCNICA

DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS



DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS

- Município concentra grande número de empresas distribuidoras.
- Predomínio de estabelecimentos:
 - ao longo da SC-108, SC-410
 - em vias estruturantes urbanas
- Parte dos centros está inserida no tecido urbano consolidado, gerando conflitos.
- Ausência de:
 - zonas logísticas definidas
 - critérios urbanísticos específicos



CIDADE QUE SE MOVE

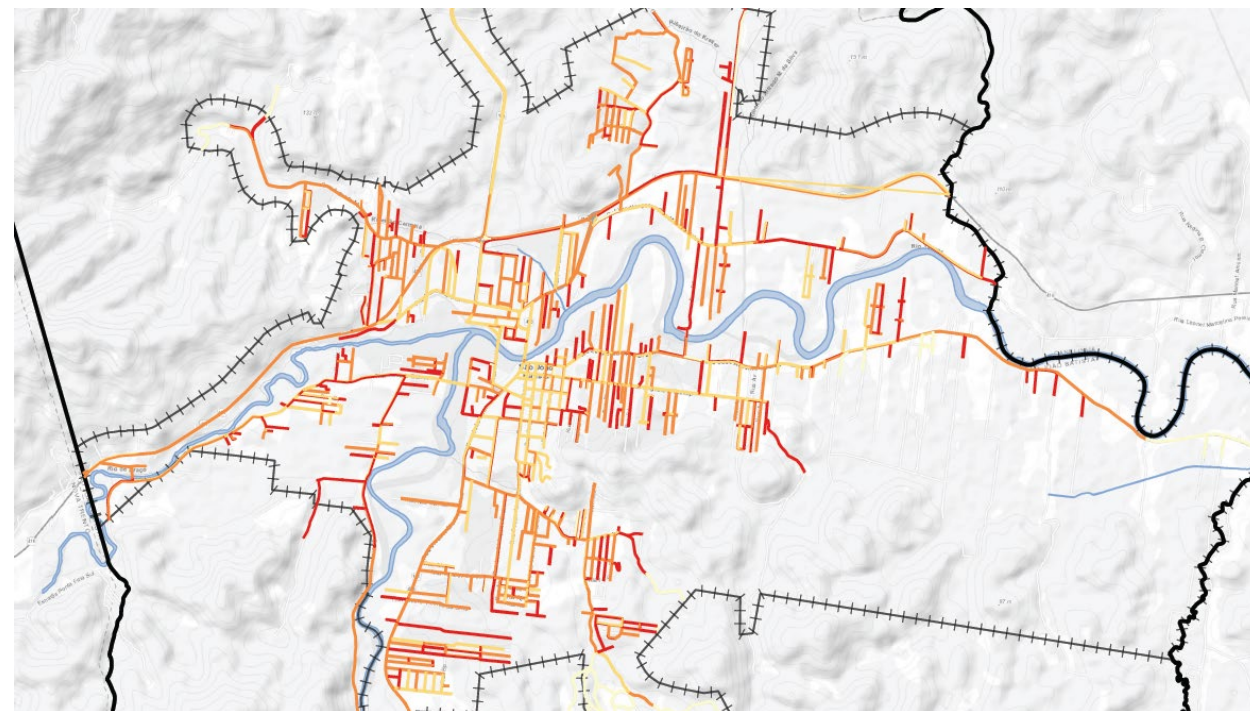
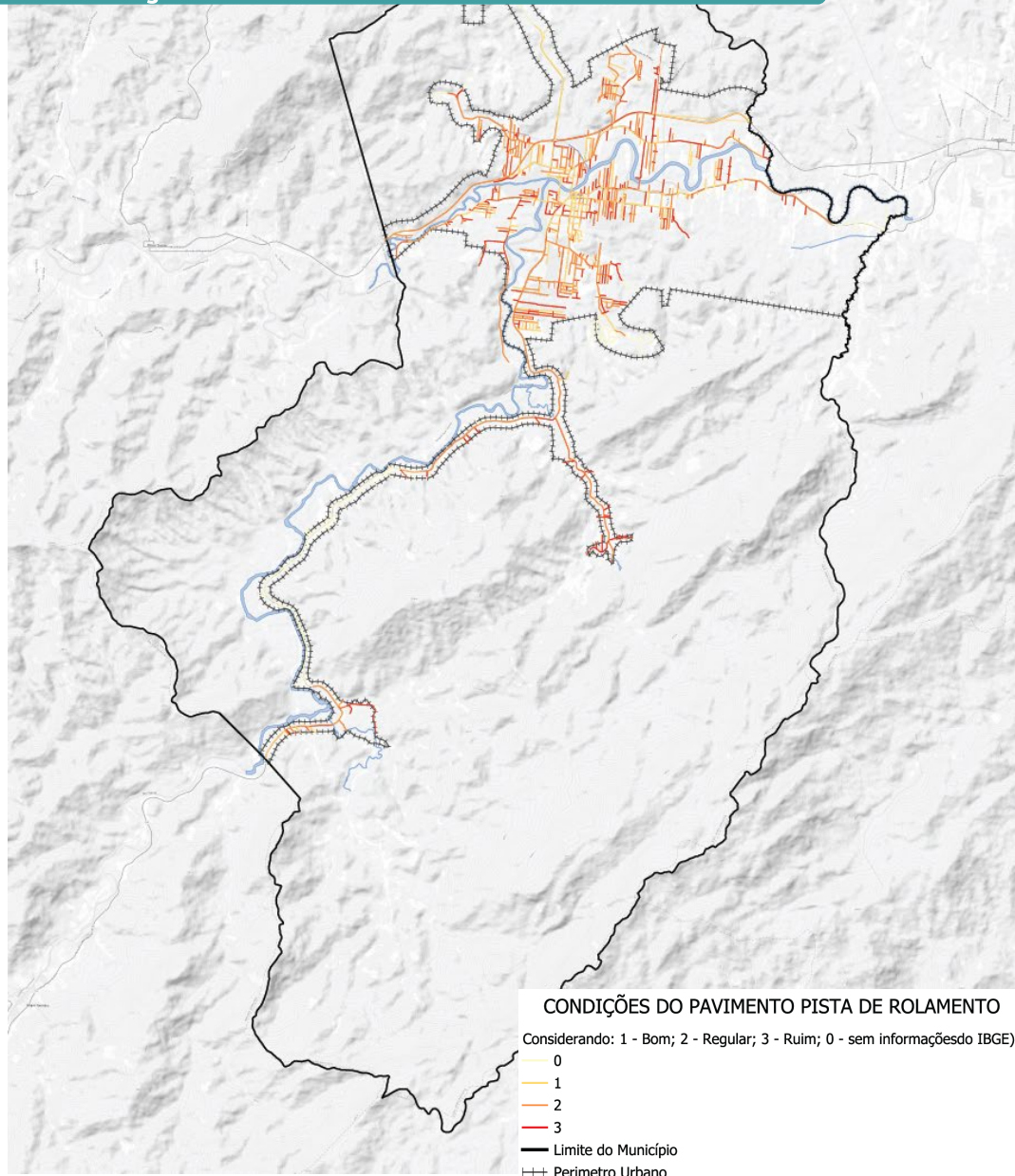
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- **SISTEMA DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL MOTORIZADO**

B- ANÁLISE TÉCNICA

CONDIÇÕES PAV. DAS RUAS



•Condições de pavimento pista de rolamento

- RUIM** → 40,9%
- REGULAR → 33,3%
- BOM 1 → 15,4%
- SEM INFO → 10,4%

B- ANÁLISE TÉCNICA

ASPECTOS GERAIS RUAS

Tipo do Pavimento

Lajota → 40,96%

Asfalto → 33,35%

Leito Natural → 15,38%

Sem Info → 10,31%

Condições da Sinalização Horizontal

Inexistente → 51,2%

Ruim → 15,4%

Regular → 7,1%

Bom → 6,0%

Sem Info → 10,4%

Presença de Faixas por Sentido

• **Uma Faixa → 62,4%**

• Duas Faixas 1 → 37,6%

Condições da Sinalização Vertical

Inexistente → 43,1%

Ruim → 27,6%

Regular → 14,7%

Bom → 4,2%

Sem Info → 10,4%

Presença de Canteiro Central

• Não → 85,1%

• Sim → 14,9%

Sentido da Circulação

• N-S → 23,1%

• S-N → 23,8%

• L-O → 20,8%

• O-L → 21,9%

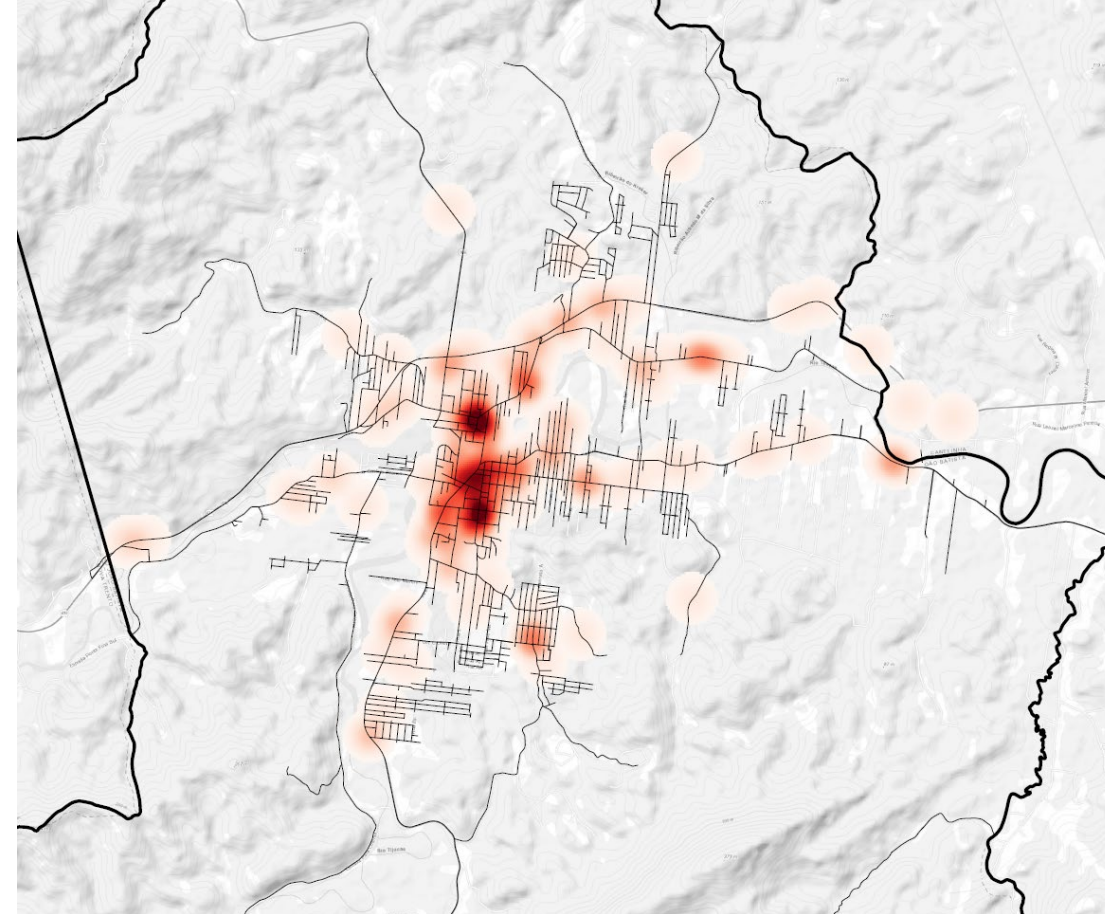
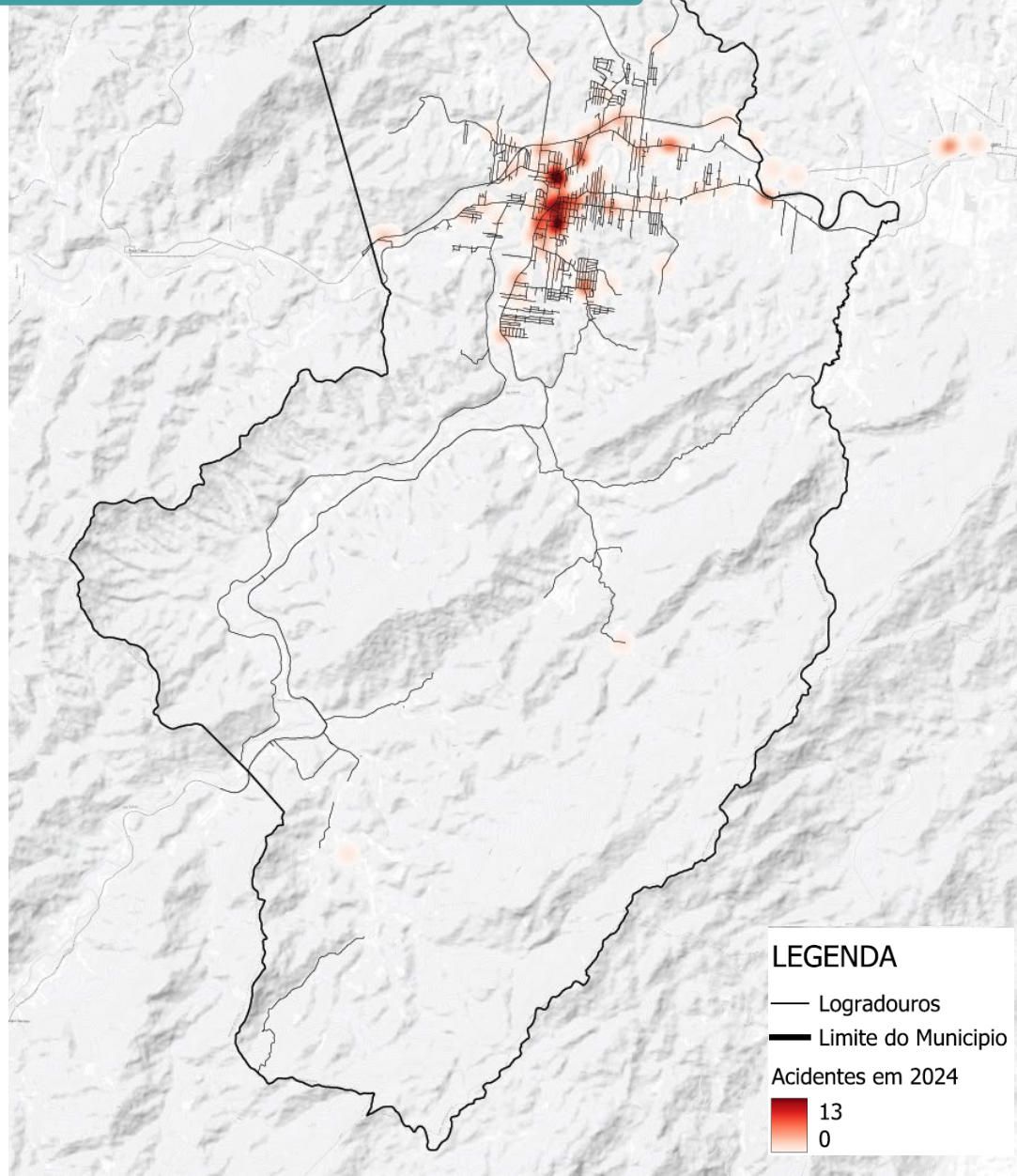
• Sem Info → 10,5%

CONFLITOS EM CRUZAMENTO



B- ANÁLISE TÉCNICA

ACIDENTES



- 247 acidentes registrados em 2024;
- comportamento mais crítico no horário noturno (18h–24h), responsável por 40% das ocorrências, especialmente entre 18h e 21h, quando os fluxos de retorno do trabalho e estudo se intensificam
- **39% dos acidentes envolvem pessoas feridas ou mortas**

B- ANÁLISE TÉCNICA

TRANSPORTE INDIVIDUAL



PAPEL DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

- É o **modo dominante** em São João Batista.
- Resultado de:
 - rede pedonal frágil
 - infraestrutura ciclovária insuficiente
 - transporte coletivo inexistente/limitado
- Sistema viário opera com:
 - **heterogeneidade estrutural**
 - baixa padronização

B- ANÁLISE TÉCNICA

TRANSPORTE INDIVIDUAL



MORFOLOGIA VIÁRIA E CAPACIDADE OPERACIONAL

- Predomínio de **pista simples**, larguras variáveis e **hierarquia pouco clara**.
- Corredores centrais concentram:
 - fluxo de residentes
 - comércio/serviços
 - tráfego de carga e acesso industrial
- Pavimentação heterogênea:
 - trechos bons em segmentos específicos
 - muitos trechos regulares/degradados (periferias e interbairros)
- Efeito: **queda de velocidade operacional**, risco e custo de deslocamento.

B- ANÁLISE TÉCNICA

TRANSPORTE INDIVIDUAL



SINALIZAÇÃO VIÁRIA

- Sinalização **parcial e desgastada** no centro; **inexistente** em muitas áreas periféricas.
- Problemas frequentes:
 - faixas de pedestres pouco visíveis
 - ausência de dispositivos de calmamento
 - baixa previsibilidade em cruzamentos
- Consequência: ambiente **hostil para pedestres e ciclistas** e hegemonia do automóvel

B- ANÁLISE TÉCNICA

TRANSPORTE INDIVIDUAL



DEPENDÊNCIA DE AUTOMÓVEIS E GARGALOS

- Território com especialização funcional:
 - residências periféricas
 - centralidade comercial concentrada
 - zonas industriais periféricas
- Gera **fluxos pendulares** e viagens curtas motorizadas (até <2 km).
- Congestionamentos são **pontuais**, mas há **saturação funcional** no centro (gargalo estrutural).

B- ANÁLISE TÉCNICA

TRANSPORTE INDIVIDUAL



CONFLITOS MODAIS E OCUPAÇÃO DE VIAS

- Sobreposição de modos no mesmo espaço:
 - pedestres + motos + carros + carga (sem segregação)
- Centro: comércio ativo + calçadas estreitas → pedestres expostos; conflitos com:
 - estacionamento irregular
 - carga/descarga sem área específica
- Entorno de escolas/saúde/igrejas:
 - embarque e desembarque desordenado
 - fila dupla e manobras bruscas
- Eixos industriais:
 - caminhões ocupam pista
 - picos por turnos + motos elevam risco.

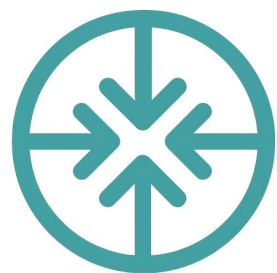
B- ANÁLISE TÉCNICA

TRANSPORTE INDIVIDUAL



ESCIONAMENTOS, VELOCIDADES E NÓS CRÍTICOS

- Estacionamento em via pública é **não regulado e desigual**:
 - centro: alta disputa e manobras constantes
 - industrial: caminhões ocupam bordos → obstruções
 - bairros: ruas estreitas + estacionamento informal → perda de capacidade
- Velocidade:
 - trechos retilíneos induzem excesso
 - trechos comerciais geram “acelera e freia” → risco
 - necessidade de **zona 30–40 km/h** em áreas sensíveis
- Cruzamentos e pontes são **núcleos de risco**, concentrando conflitos e sinistros → prioridade para acalmamento.



CIDADE QUE SE MOVE

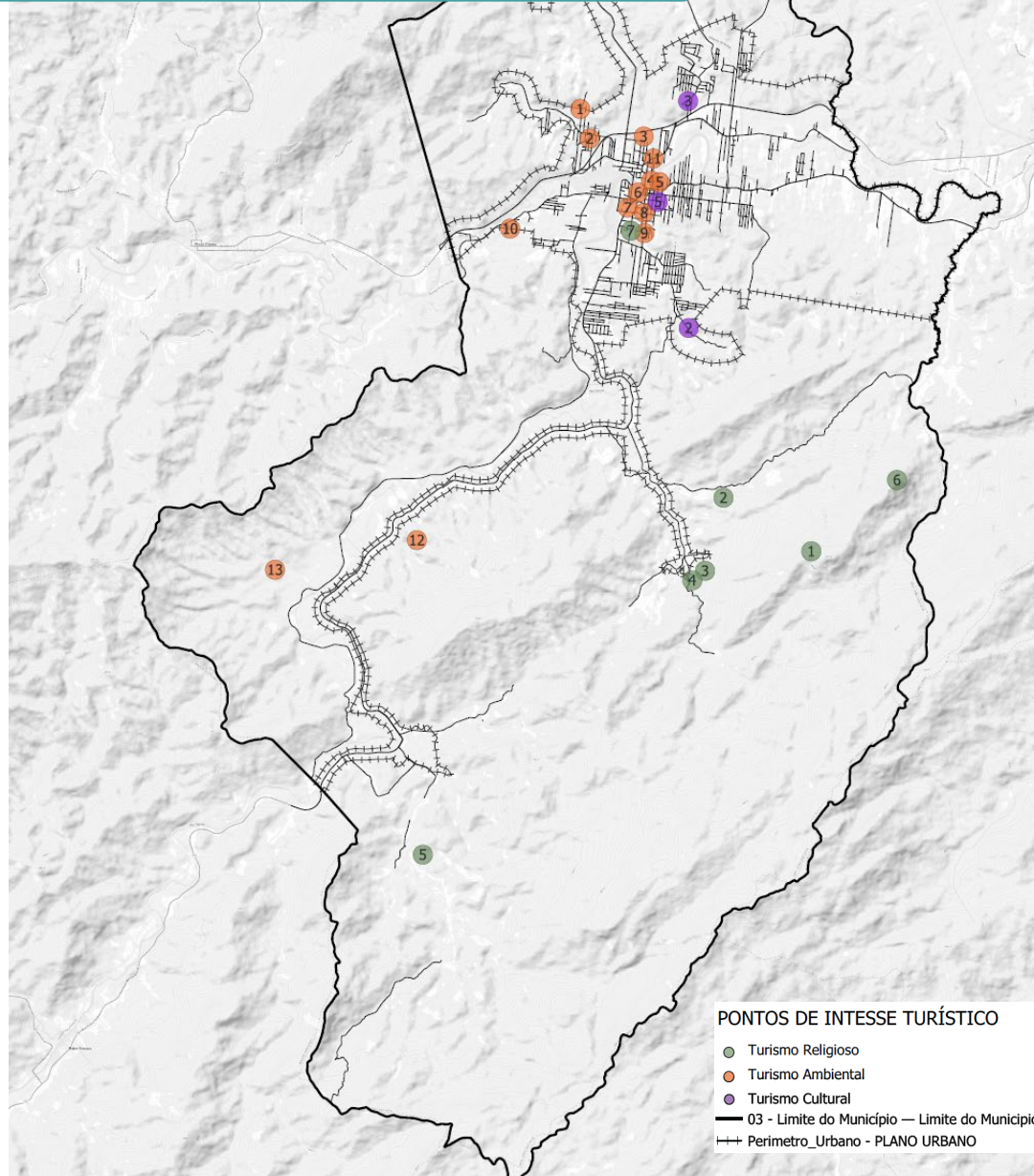
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- MOBILIDADE URBANA E TURISMO

B- ANÁLISE TÉCNICA

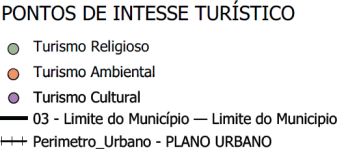
PONTOS TURÍSTICOS



ESCIONAMENTOS, VELOCIDADES E NÓS CRÍTICOS

- **Contexto regional:** São João Batista está no eixo de acesso a **Nova Trento (Santuário de Santa Paulina)** e recebe fluxo turístico de passagem; hoje atua majoritariamente como **cidade de trânsito**, com baixa permanência.
- **Atrativos locais:** mapa de pontos turísticos indica oferta diversificada (religioso, ambiental e cultural), incluindo **Igreja Matriz, Comunidade Bethânia, praças centrais, equipamentos culturais, morros, trilhas e cascatas**, porém com **baixa integração** e acesso dependente do automóvel.

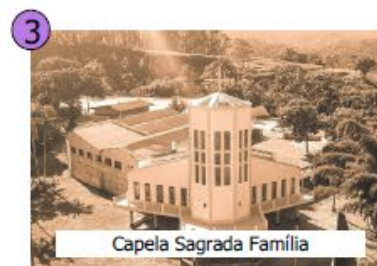
PONTOS TURÍSTICOS



- **Gargalos de mobilidade turística:** ausência de **transporte coletivo urbano/turístico**, pouca **sinalização orientada ao visitante**, baixa **caminhabilidade/ciclabilidade** entre atrativos e falta de **gestão de fluxos** em eventos (picos na Bethânia → tráfego e estacionamento).
- **Ativo estratégico:** Terminal Rodoviário Pref. Nelson Zunino é subutilizado, mas pode funcionar como nó de integração regional e apoio ao turismo.
- **Oportunidade:** integrar **mobilidade + turismo** para transformar a cidade de passagem em **destino complementar**: rotas temáticas, paradas qualificadas, melhoria de acessos, caminhabilidade no centro e gestão de eventos.

B- ANÁLISE TÉCNICA

PONTOS TURÍSTICOS





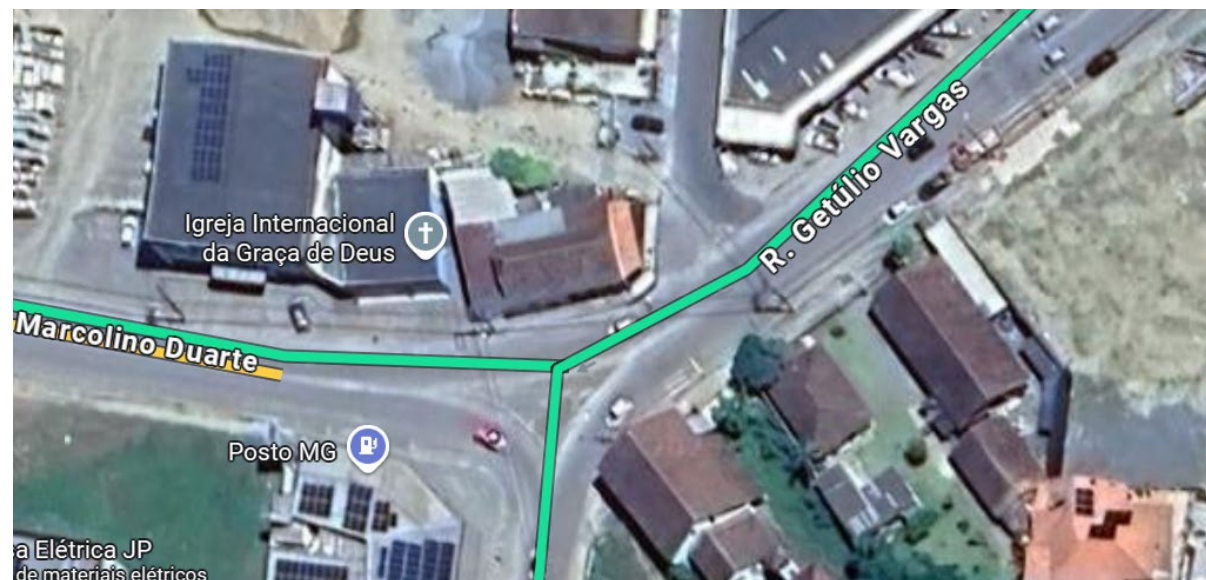
**CIDADE
QUE SE MOVE**
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

C- PESQUISA APLICADA

C- PESQUISA APLICADA

REGIÕES DE CONFLITO

PÇ DEP WALTER VICENTE GOMES
R. ANASTACIO ESPIONDOLA X R. JORGE LACERDA
R. JOAQUIM MACHADO NETO X RUA MAJOR GERCINO
R. MARECHAL FLORIANO PEIXOTO
R. MARECHAL DEODORO
R. HERMEVEGILDO JOAO ZUNINO
R. EX-COMBATENTE NARCISO CIM
R. LUIZ GIROLA (SAIDA DOS BOMBEIROS)
R. BENJAMIM DUARTE
R. PADRE JANUARIO (ESTACIONAMENTO CARGA E DESCARGA LOCAL)
R. HENRY CORSANI
R. MARIA LOURDES SCHOLESSER
R. ALEXANDRE M. REINERT
R. JOAO VICENTE DA SILVA
R. EDUARDO NADER
SERV. EDSON FAGUNDES
R. JOSÉ CIPRIANI
R. HERMENEGILDO ZUNINO X R. GETULIO VARGAS
R. JOSE ANTONIO SOARES



C- PESQUISA APLICADA

CONTAGENS



Nome da via: R. Marcolino Duarte - Centro, São João Batista - SC, 88240-000



Horário	Data	Sentido	Pista	Carro	Moto	Ônibus	MicroÔnibus / Van	Caminhão Simples	Caminhão Mq Simples	Bicicleta	Pedestre
11:30 as 12:00	15/12/2025	Rio do Braço/Centro	P01	38	4	0	0	0	0	4	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Rio do Braço/Centro	P02	19	0	0	0	0	0	12	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Rio do Braço/Brusque	P03	0	0	0	0	4	0	0	4
11:30 as 12:00	15/12/2025	Centro/Rio do Braço	P04	19	4	0	4	0	0	0	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Centro/Tajuba	P05	38	8	0	4	0	0	8	15
11:30 as 12:00	15/12/2025	São João Batista/Brusque	P06	53	23	0	0	0	4	0	12
11:30 as 12:00	15/12/2025	Brusque/São João Batista	P07	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Brusque/São João Batista	P08	45	19	0	0	0	4	0	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Brusque/Rio do Braço	P09	0	0	0	0	0	0	0	0

Total dos períodos	212	58	0	8	4	8	24	31
--------------------	-----	----	---	---	---	---	----	----

C- PESQUISA APLICADA

CONTAGENS



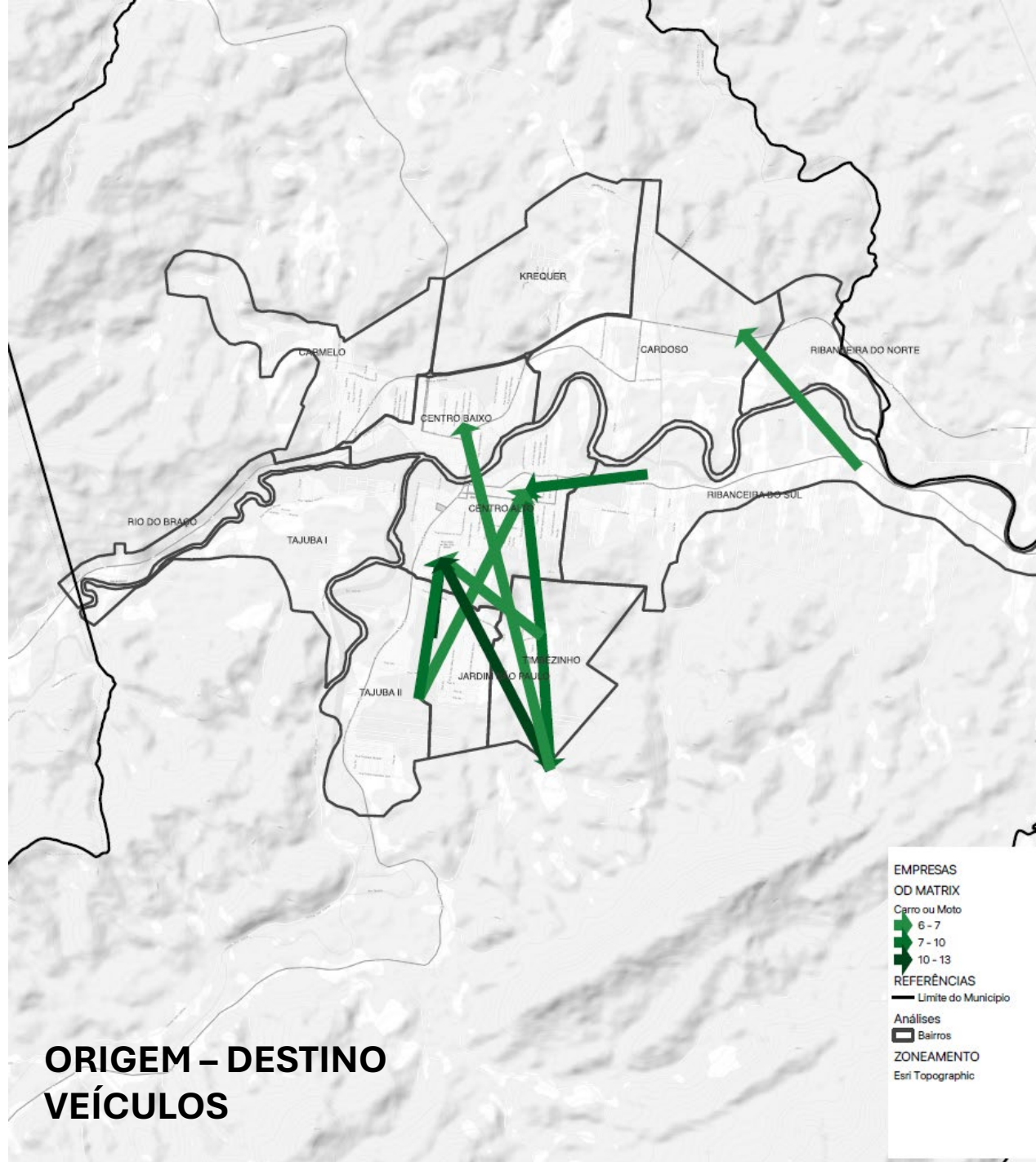
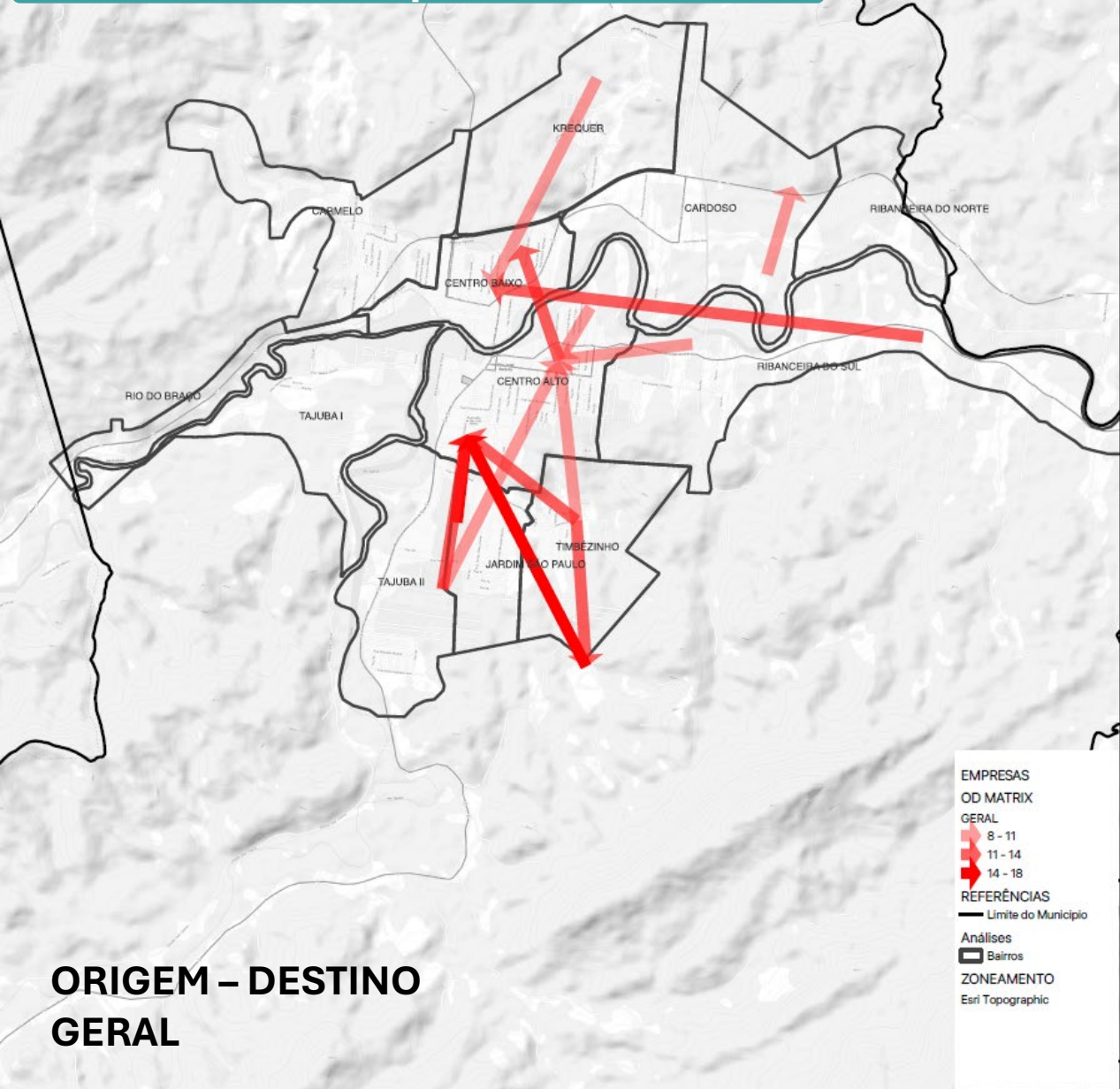
Nome da via: R. José Antônio Soares - Ribanceira do Sul - São João Batista SC, 88240-000



Horário	Data	Sentido	Pista	Carro (passeio	Moto	Ônibus	MicroÔnibus / \ Caminhão Sim	Caminhão Mq	S Bicicleta	Pedestre
11:30 as 12:00	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Centro	P01	38	53	0	0	0	0	8
11:30 as 12:00	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Cardoso	P02	53	19	0	0	4	0	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Cardoso	P03	27	4	0	0	0	0	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Canelinha	P04	45	34	0	4	0	0	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Centro	P05	0	4	0	0	0	0	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Cardoso/Centro	P06	38	8	0	0	4	0	0
11:30 as 12:00	15/12/2025	Cardoso/Ribanceira do Sul	P07	19	12	0	0	0	0	0
17:00 as 17:30	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Centro	P01	49	27	0	4	4	0	15
17:00 as 17:30	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Cardoso	P02	19	23	0	0	0	0	12
17:00 as 17:30	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Cardoso	P03	68	53	0	0	0	0	0
17:00 as 17:30	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Canelinha	P04	53	15	0	0	0	0	0
17:00 as 17:30	15/12/2025	Ribanceira do Sul/Centro	P05	64	30	0	0	0	0	0
17:00 as 17:30	15/12/2025	Cardoso/Centro	P06	154	42	0	8	8	0	12
17:00 as 17:30	15/12/2025	Cardoso/Ribanceira do Sul	P07	150	132	0	4	0	0	30
Total dos períodos				777	456	0	20	20	0	77
										24

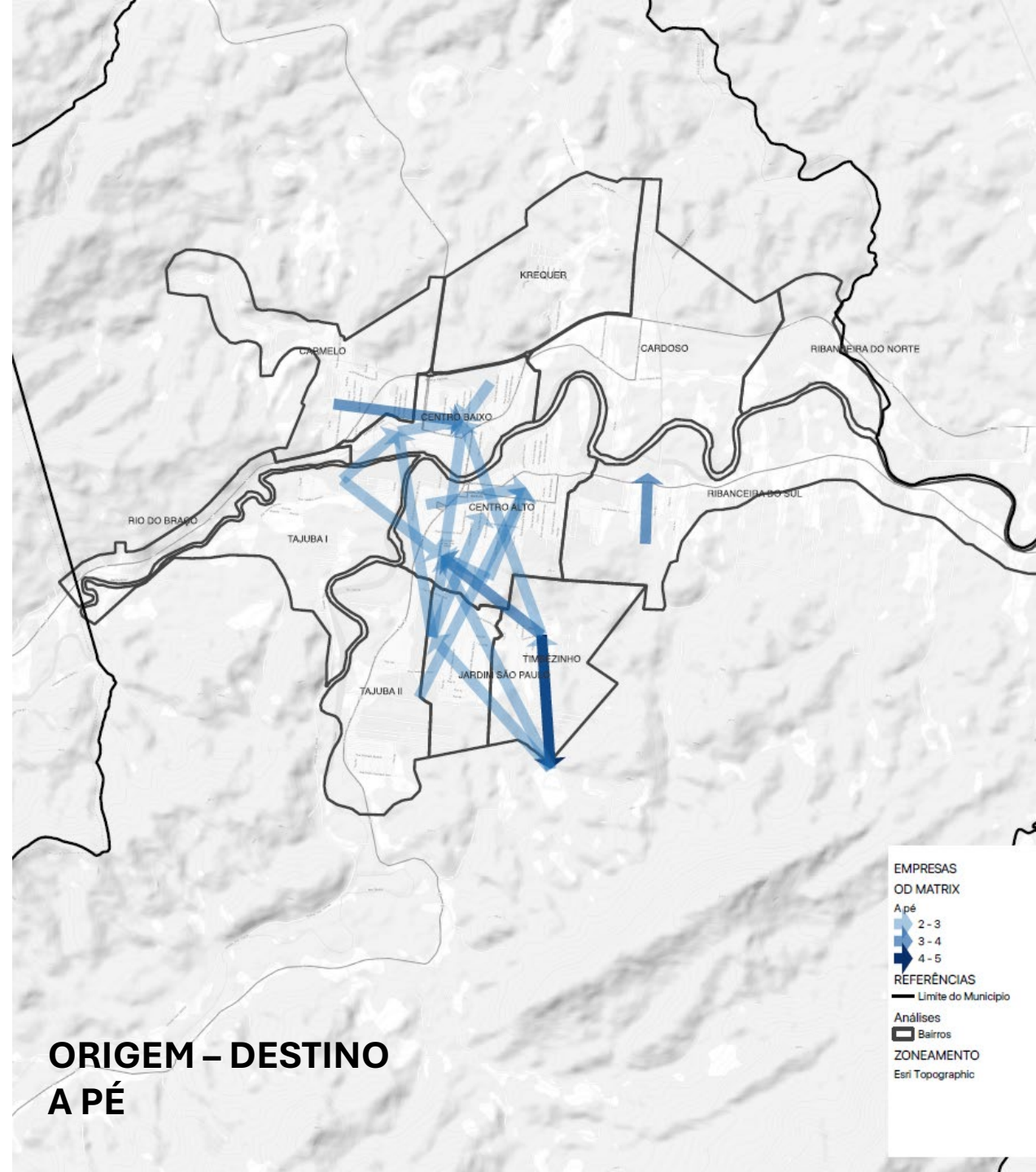
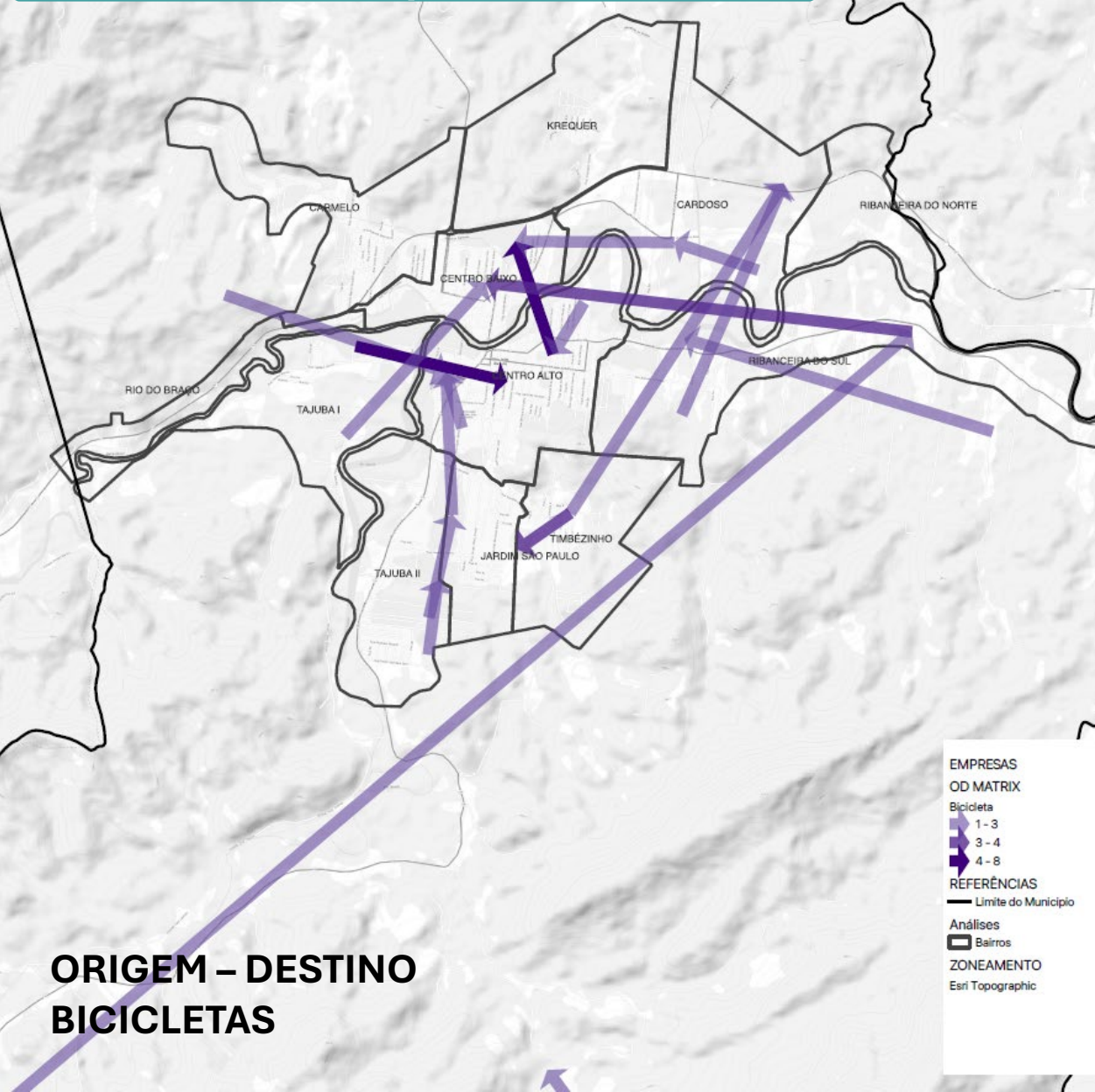
C- PESQUISA APLICADA

MATRIZ OD – 885 questionários

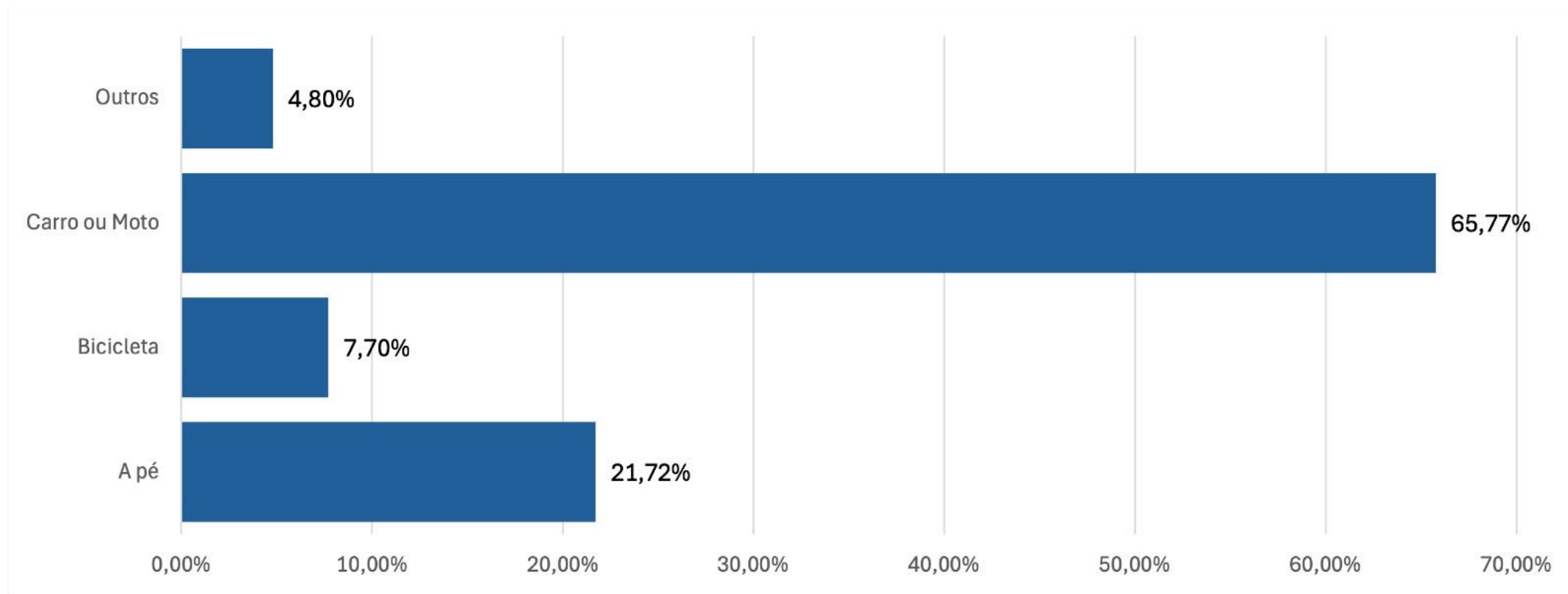


C- PESQUISA APLICADA

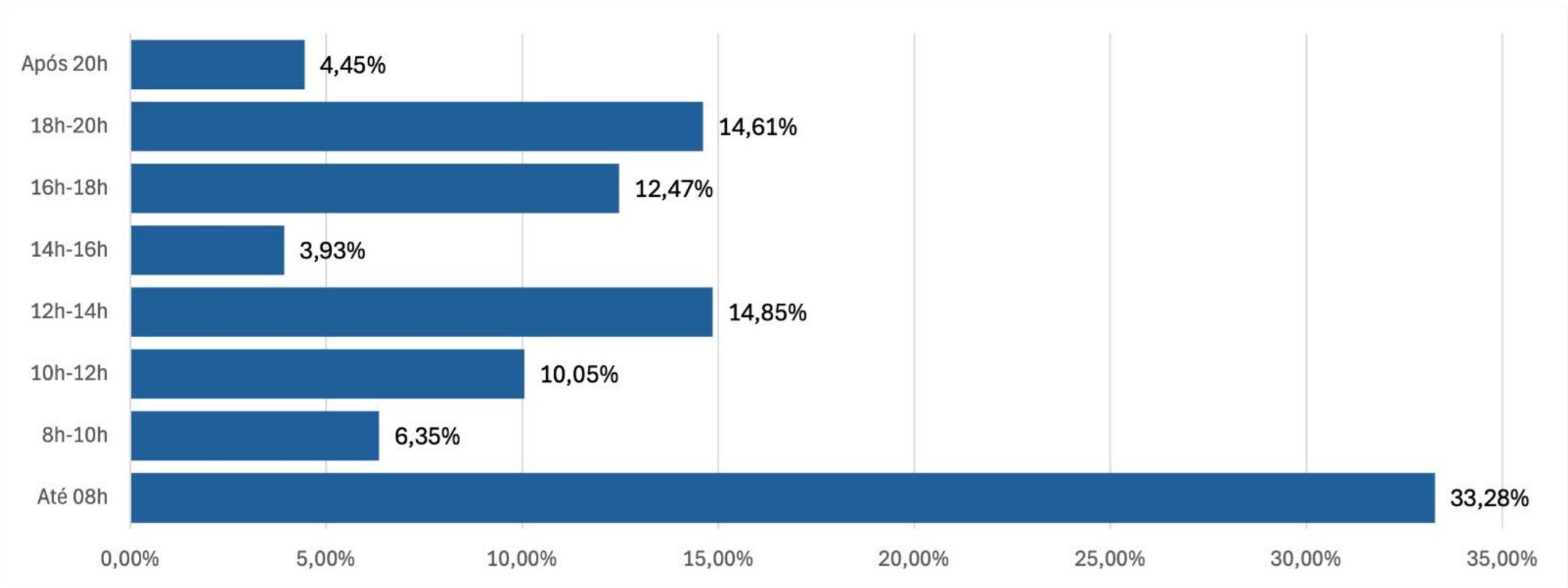
MATRIZ OD – 885 questionários



Modo Utilizado para deslocamento



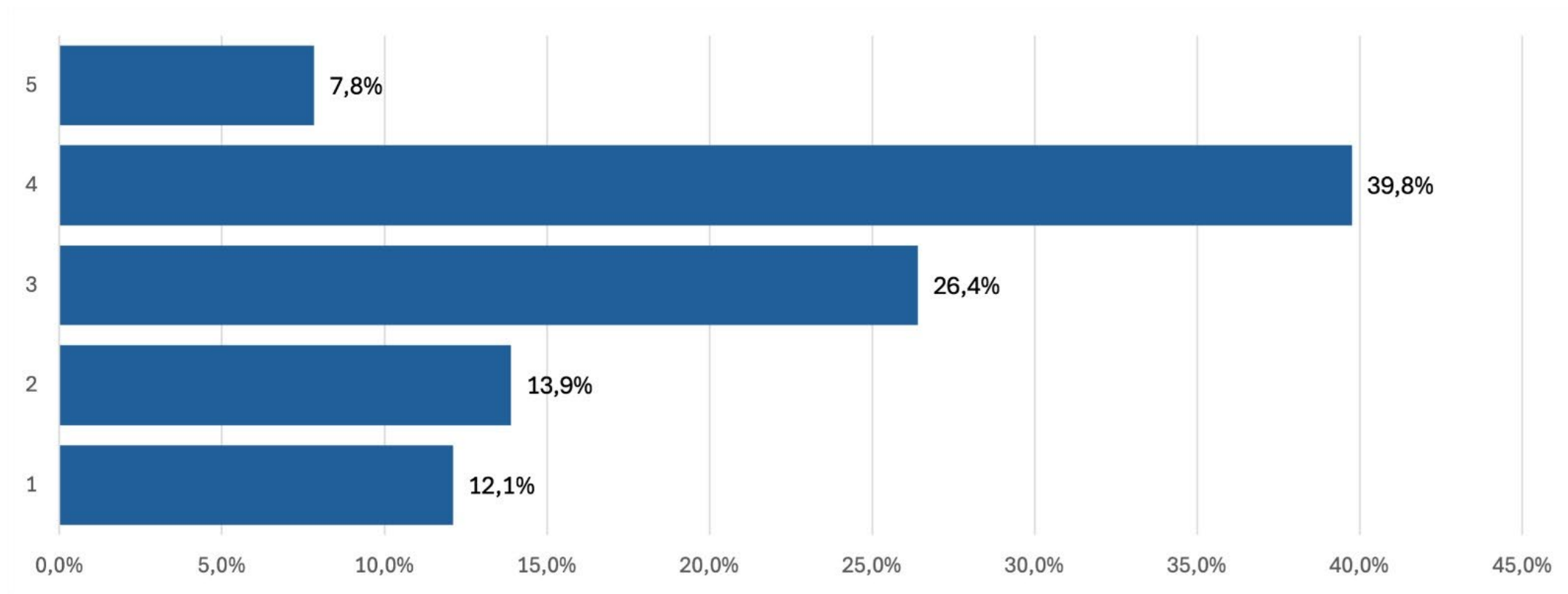
Deslocamento por faixa de horário



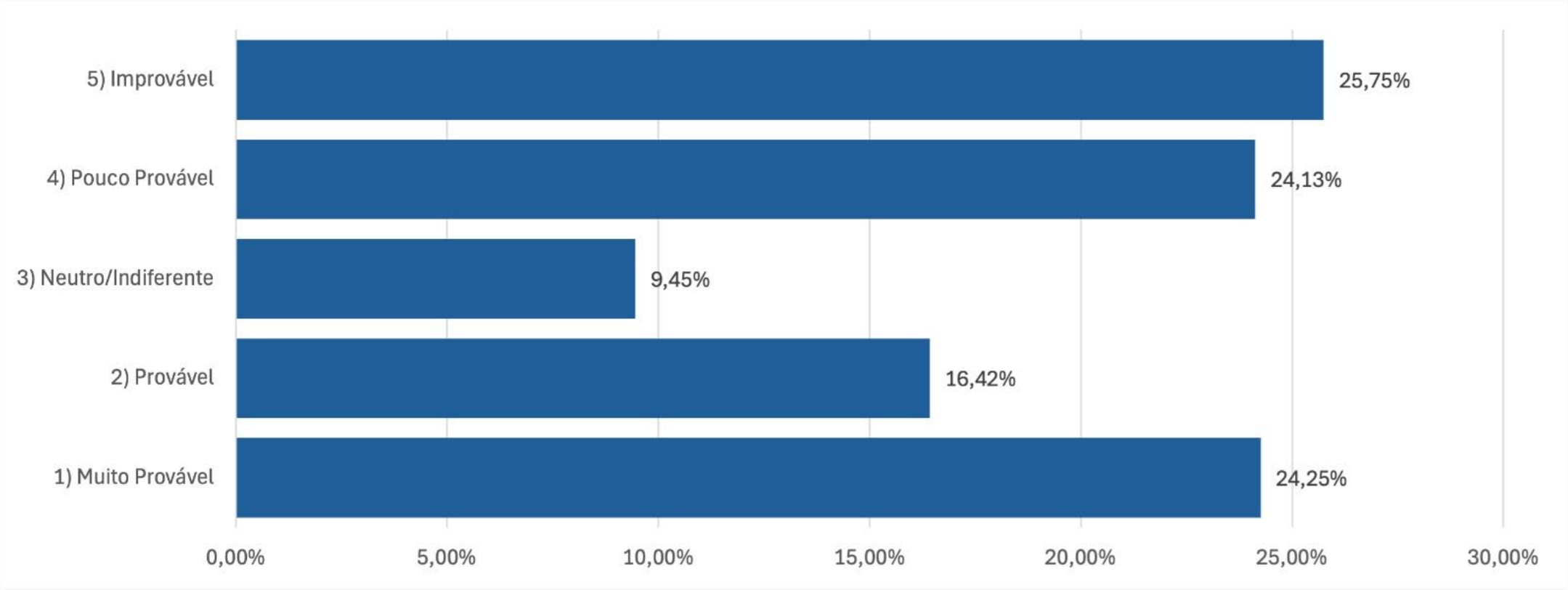
Índice de Satisfação com o modo de transporte atual

+

-



Possibilidade do Uso de Transporte Coletivo





CIDADE QUE SE MOVE

PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

**D- GOVERNANÇA DA
MOBILIDADE URBANA**

PONTO DE PARTIDA DO TRABALHO



Município não possui Política
Municipal de Mobilidade
formalizada



Existência de normas esparsas e
setoriais



Necessidade de organizar, integrar
e atualizar o marco legal existente

BASE LEGAL
ANALISADA

PLANO DIRETOR
LC N. 37/2011



Diretrizes urbanísticas



Sistema viário



Obrigação de planejar a
mobilidade

BASE LEGAL ANALISADA

**Lei do Transporte
Coletivo**

LEI N. 2.378/2000

Organização e operação do sistema

**BASE LEGAL
ANALISADA**

**LEI DE PARCELAMENTO
SOLO**

LEI 478/1977

Traçado viário e calçadas

BASE LEGAL
ANALISADA

LEGISLAÇÃO FEDERAL
LEI N. 12.587/2012

Política Nacional de Mobilidade
Urbana

COMO O PLANO DIRETOR TRATA A MOBILIDADE

Mobilidade como diretriz do desenvolvimento urbano Integra:

- uso do solo;
- sistema viário;
- acessibilidade;
- Determina a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB);
- Não regula operação, define o rumo.

Lei do Transporte Coletivo e Mobilidade Urbana

Existência de marco legal prévio

São João Batista já possui legislação própria sobre transporte coletivo:

- Lei Ordinária nº 2.378/2000
- Institui o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros
- Diferencial: poucos municípios de mesmo porte possuem lei específica

O que a Lei nº 2.378/2000 regula

Reconhece o transporte coletivo como serviço público municipal

Define:

- Organização do sistema
- Modalidades de serviço
- Regime jurídico (concessão, permissão, autorização)
- Estabelece papel do Poder Público como gestor e fiscalizador

Lei do Transporte Coletivo e Mobilidade Urbana

Estrutura institucional prevista

Criação de um Órgão Gestor do Transporte Coletivo

Competências:

- Planejar linhas e itinerários
- Definir horários e frota
- Fiscalizar a operação
- Gerir tarifas
- Previsão de instrumentos técnicos (planos, banco de dados, anuários)

Planejamento e controle

Lei exige:

- Planejamento permanente do sistema;
- Definição racional de linhas e serviços;
- Controle operacional e econômico;
- Transporte coletivo tratado como sistema, não como serviço isolado

Lei do Transporte Coletivo e Mobilidade Urbana

Política tarifária e usuários

Disciplina:

- cálculo e revisão de tarifas
- gratuidades e descontos
- direitos e deveres dos usuários
- Prevê transparência e equilíbrio econômico-financeiro

Integração territorial

Autoriza:

- integração com outros municípios
- consórcios intermunicipais
- Antecipou lógica hoje adotada pelo PLAMUS e GRANFPOLIS

Lei do Transporte Coletivo e Mobilidade Urbana

Limites da Lei frente à mobilidade atual

Lei é anterior à Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012).

Não trata explicitamente de:

- Mobilidade ativa
- Acessibilidade universal (padrões atuais)
- Integração com uso do solo
- Sustentabilidade ambiental
- Foco principal: operação do transporte coletivo

Como o PLANMOB trata essa lei

Reconhece a validade e importância do marco existente

- Não propôs revogação

Fez:

- Leitura crítica
- Integração com o Plano Diretor
- Alinhamento conceitual à Lei nº 12.587/2012
- Transporte coletivo inserido dentro do sistema de mobilidade urbana

Conselho das Cidades

O município possui Conselho Gestor do Plano Diretor, porém não conta com Conselho das Cidades, instância mais ampla de participação social recomendada pelo Estatuto da Cidade; o PLANMOB aponta essa criação como avanço institucional necessário.

Conselho das Cidades

O Conselho Gestor do Plano Diretor cumpre papel relevante, mas o PLANMOB identifica a ausência do Conselho das Cidades como oportunidade de fortalecimento da governança participativa.

Participação Social

Foram assegurados mecanismos de participação social ao longo do processo, porém a adesão da população foi reduzida, circunstância que não invalida o procedimento adotado, mas indica a necessidade de aprimoramento das estratégias de mobilização institucional.

Papel Jurídico da PLANMOB

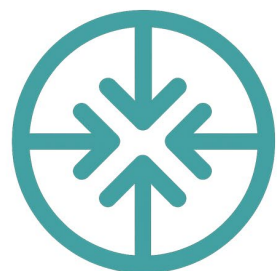
Atua como:

- instrumento integrador
- atualização conceitual e estratégica
- Conecta:
- Lei do Transporte Coletivo
- Plano Diretor
- sistema viário
- mobilidade ativa

SÃO JOÃO BATISTA

já possui uma base legal sólida para o transporte coletivo e diretrizes básicas para a mobilidade urbana

O PLANMOB não substitui essas leis, ele a integra ao planejamento urbano e à mobilidade como sistema e vem para colocar ordem e planejar o futuro, garantindo que transporte, circulação, acessibilidade e crescimento urbano caminhem juntos.



**CIDADE
QUE SE MOVE**
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

E- PROJETOS DE IMPACTO

Tipo	Andamento
RUAS	
Rua Osvaldo Atanázio dos Santos	Em projeto
Rua João Vergílio Paschoal	Aguardando
Rua José Rafael Booz	Aguardando
Rua César Benjamin Duarte	Aguardando
Rua Pedro Roque Vargas	Aguardando
Estrada Municipal Vidal Serafim Machado	Aguardando
Rua da Onça	Planejado
Estrada Municipal Ivo Schmidt	Em projeto
Rua Abelardo Mafra	Em projeto
Rua Limão	Em projeto
Rua Bernardino Fontes	Em projeto
Servidão Arcelino Sotopietra	Em projeto
Estrada Sitio Pedroca - Trecho 1 e 2	Em projeto
Rua Eugênio Dalsenter Filho	Em projeto
Servidão Aguida Thomazi Mafessolli	Em projeto
Rua João José Marcelino Gomes	Em obra
Rua Célio Santiago Paulista	Aguardando
Rua Victalina Picoli Boratti	Planejado
Rua Luci Aparecida Goes	Planejado
Rótula SC 410	Em projeto
Beira Rio	Aguardando

PRAÇAS	
Praça do Ciclista	Aguardando
Praça com campo e parça pequena - Tajuba I	Em projeto
Mirante Vargem Pequena	Em obra
EDIFICAÇÕES	
Ponte Colônia Nova Itália	Em obra
Ponte Tajuba I	Em projeto
CAPS	Em obra
UBS - Jardim São Paulo	Em obra
Policlinica	Em obra
Sede do SAMU	Aguardando
Sede Facilita+	Em projeto
Sede FUMAB	Em projeto
Sala de Castração	Aguardando
Casa Catarina (30 casas)	Em aprovação
FAR Calamidade (5 casas)	Em aprovação
FNHIS (40 casas)	Aguardando

D- PROJETOS DE IMPACTO



NOTÍCIAS

Prefeitura de São João Batista lança licitação para projeto da Avenida Beira-Rio



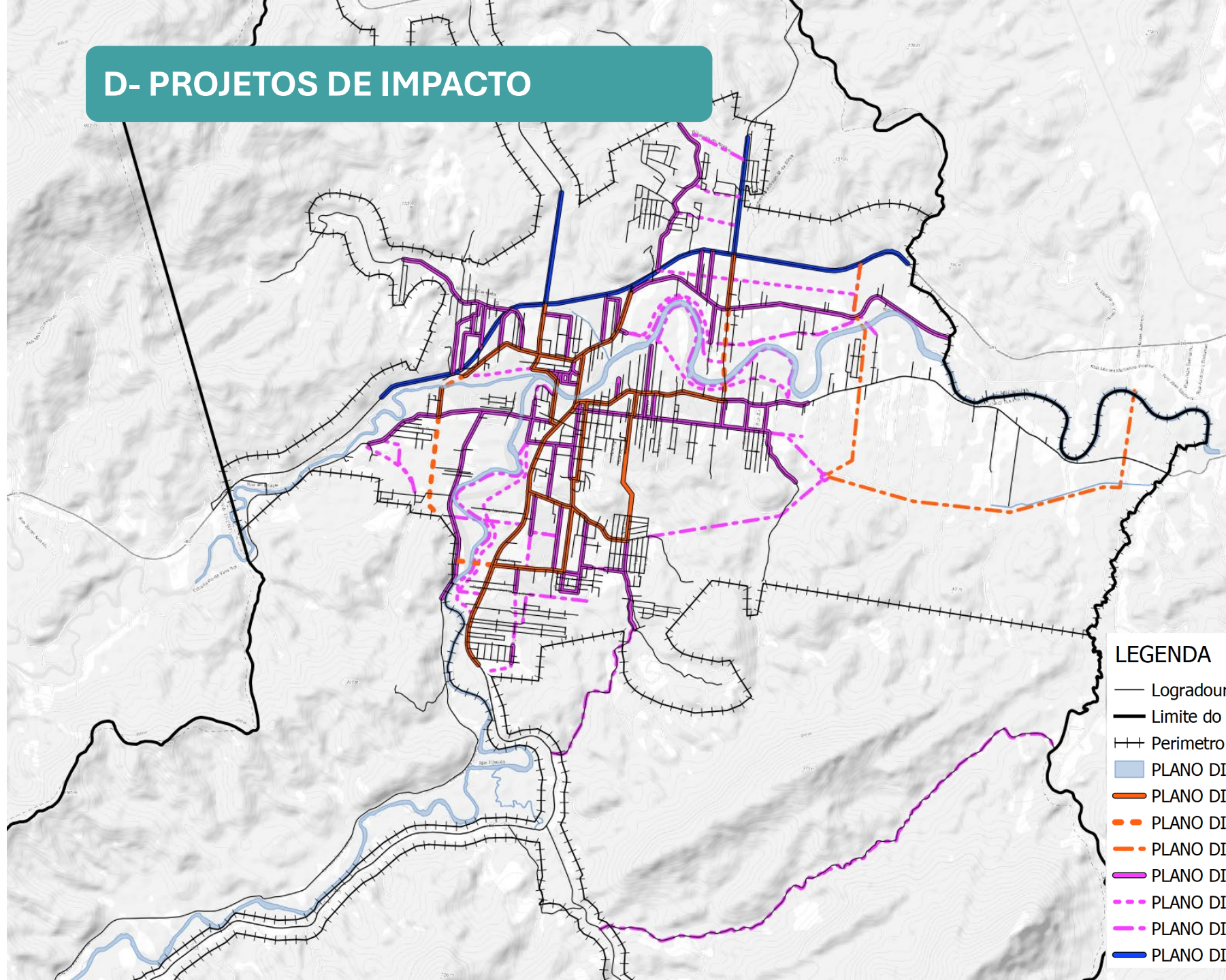
De **DANIEL RUFATTO** — 8 de setembro de 2025 — Atualizado 8 de setembro de 2025



Edital contempla a elaboração do projeto básico de toda a via, com aproximadamente 6km de extensão, além do projeto executivo do primeiro trecho a ser executado, de 2,2km

Filtrar Notícias por data

D- PROJETOS DE IMPACTO



LEGENDA

- Logradouros - Linhas
- Limite do Município
- Perimetro Urbano
- PLANO DIRETOR — massa_de_agua_cadastro
- PLANO DIRETOR — VIA ARTERIAL
- PLANO DIRETOR — VIA ARTERIAL PROJETADA
- PLANO DIRETOR — VIA ARTERIAL PROJETADA 2021
- PLANO DIRETOR — VIA COLETORA
- PLANO DIRETOR — VIA COLETORA PROJETADA
- PLANO DIRETOR — VIA COLETORA PROJETADA 2021
- PLANO DIRETOR — VIA ESTRUTURAL



**CIDADE
QUE SE MOVE**
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

CONCURSO CULTURAL

percorro todos os dias”



1º Lugar Aluna: Thamily Gloria Silva
(9º ano)



“Como eu gostaria que fosse meu
caminho até a escola”

1º Lugar Aluna: Gabrielli Maria de Jesus da Silva (5º ano)



“Meu jeito de ir e vir pela cidade”

1º Lugar Aluna: Nicoli Pereira Garcia (3º ano)



“O que vejo quando ando pela cidade”

1º Lugar Aluno: Levi dos Santos da Silva (Pré I)

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

REUNIÃO COM EMPRESÁRIOS



OFICINAS



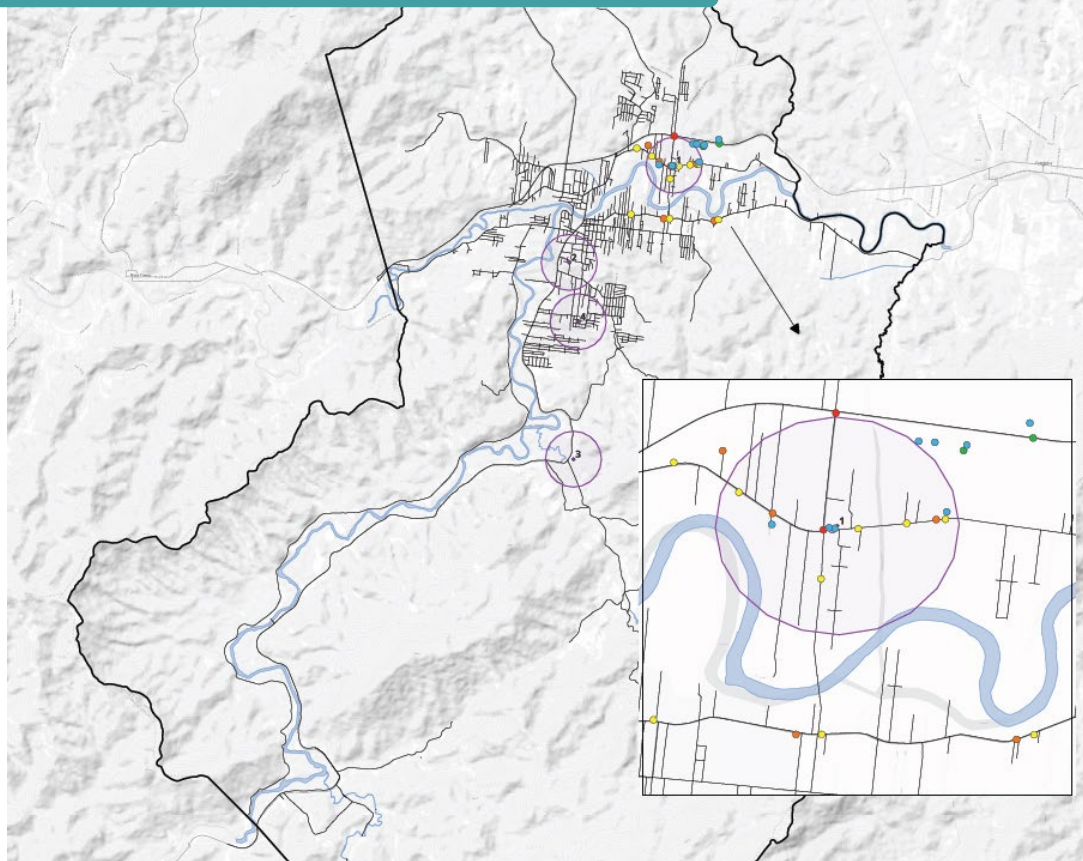
F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

OFICINAS



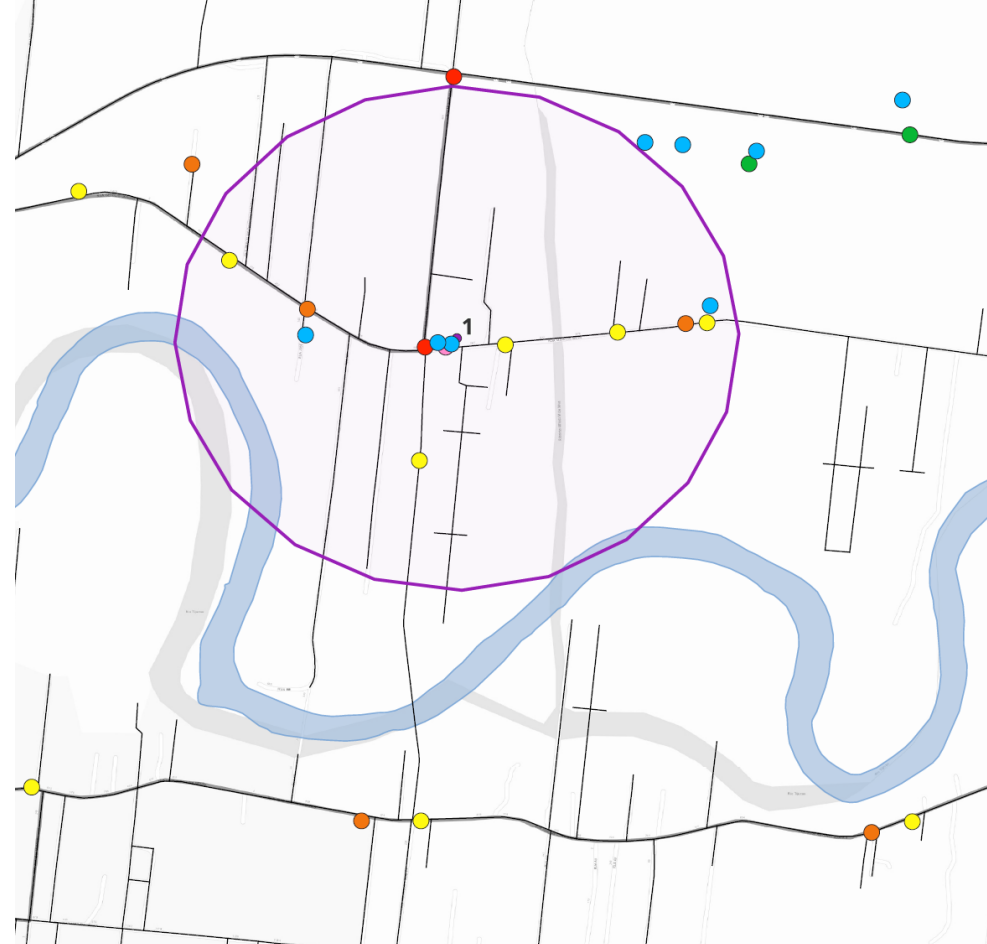
F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

DEMANDAS OFICINA 1



LEGENDA

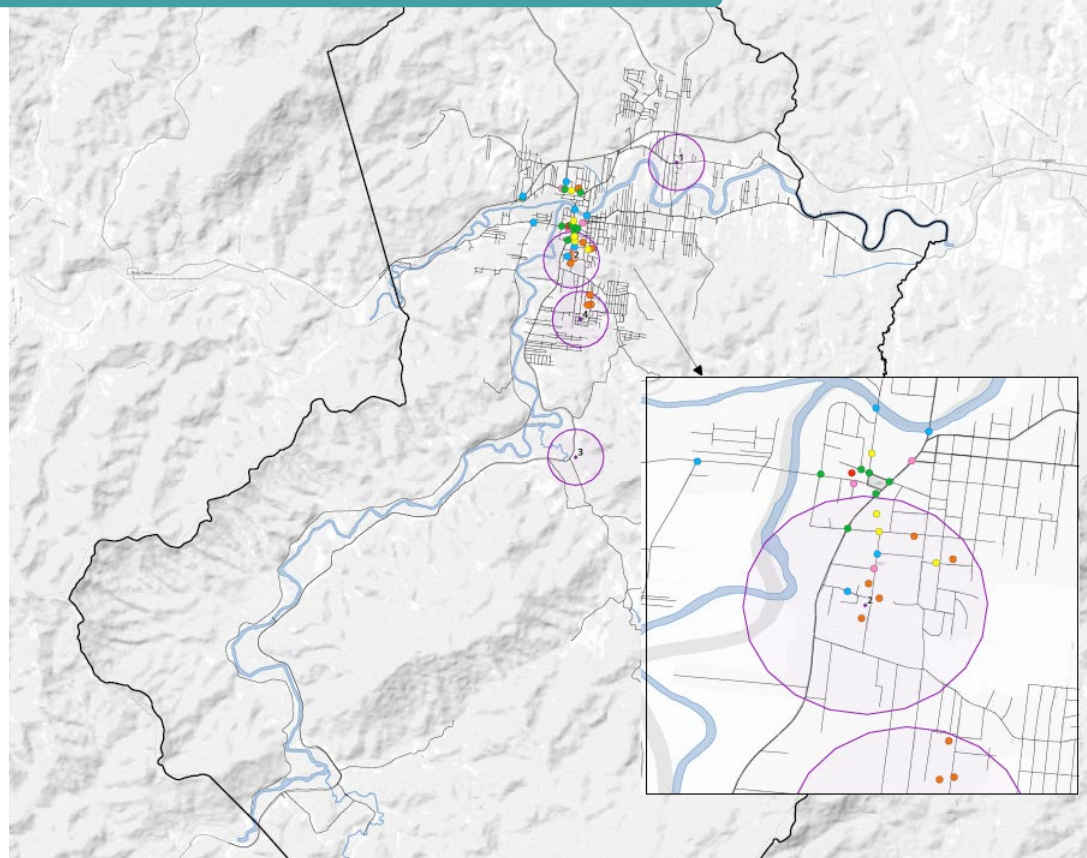
- Logradouros
- Limite do Município
- Oficinas de participação popular
- Rotatórias nas vias
- Ciclovias
- Excessos de velocidade
- Falta acessibilidade
- Sistemas de monitoramento
- Conflitos de horários (empresas/escolas)



Moradores dos bairros Cardoso, Krequer, Ribanceira do Sul, e Ribanceira do Norte

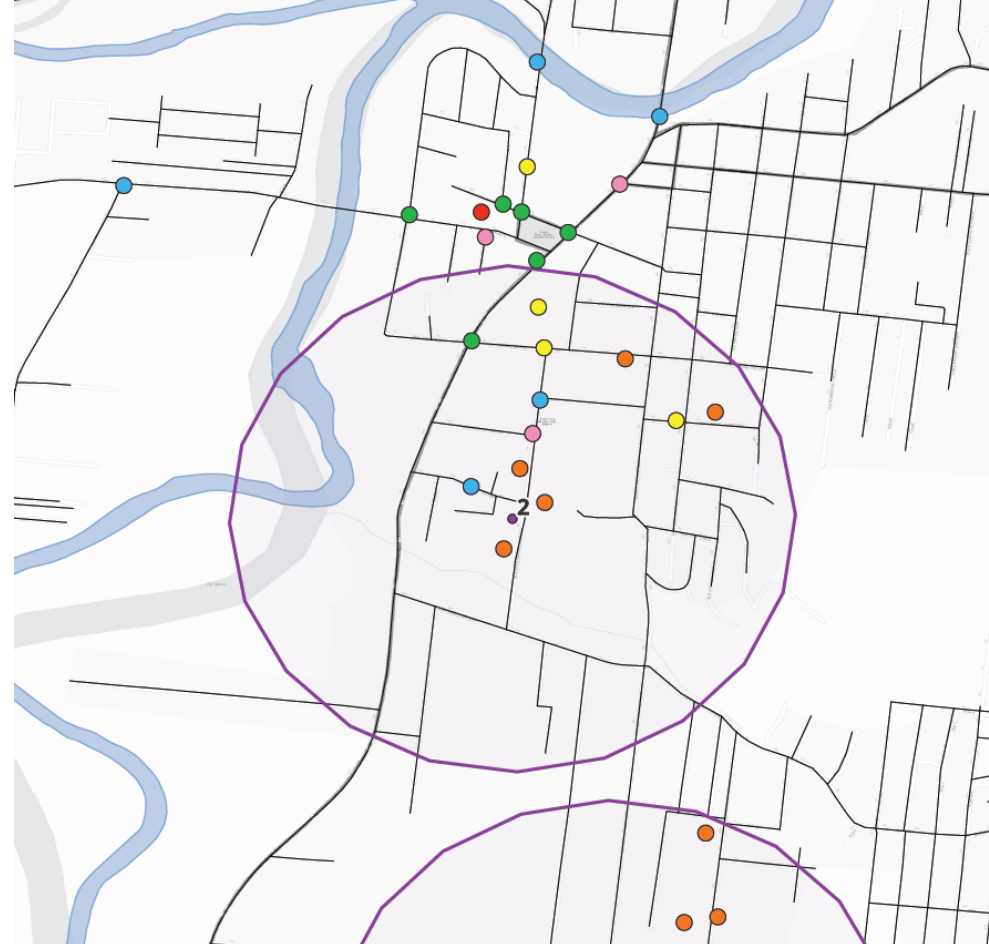
F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

DEMANDAS OFICINA 2



LEGENDA

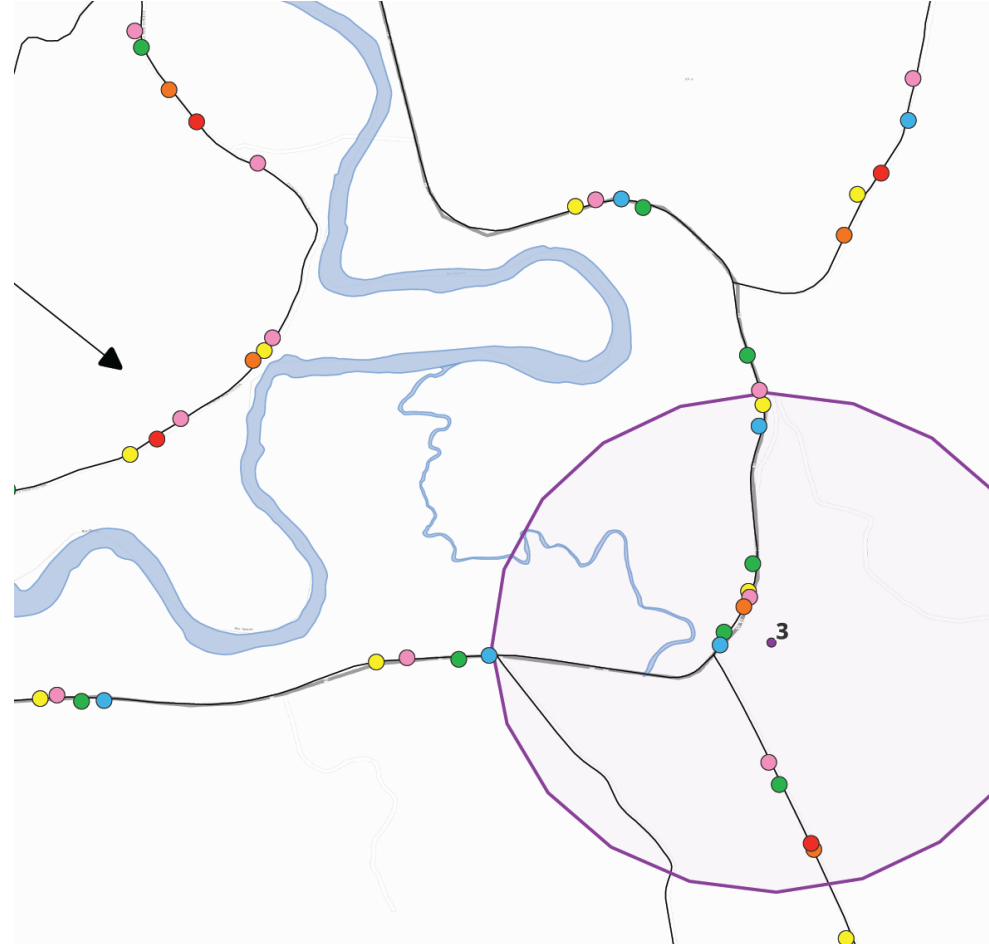
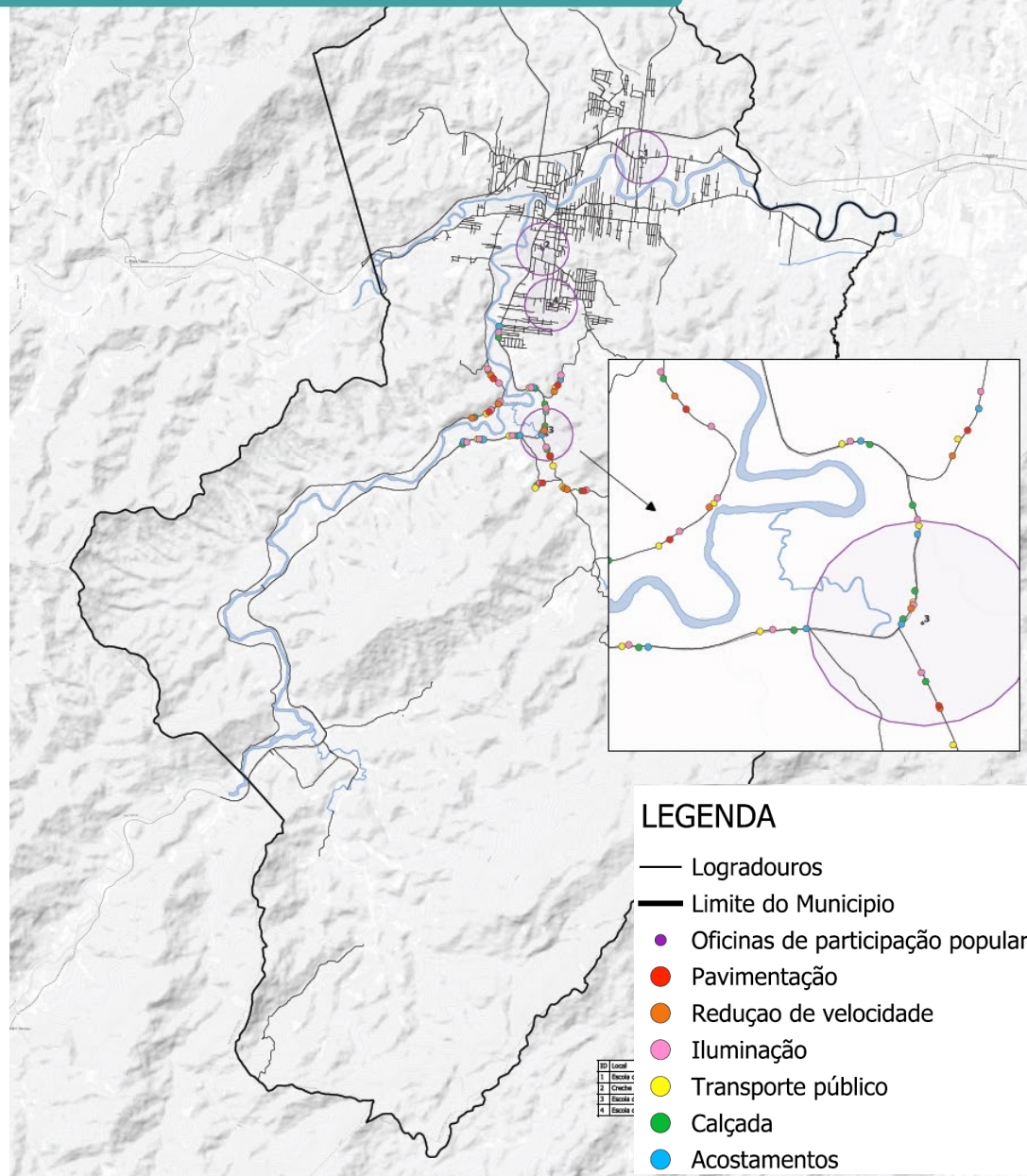
- Logradouros
- Limite do Município
- Oficinas de participação popular
- Falta de transporte público
- Conflito de horarios chegada e saída
- Falta calçadas, ciclofaixas e arborização
- Falta sinalização
- Cruzamentos perigosos
- Faltam cameras de segurança



Moradores dos bairros Carmelo, Centro e Tajuba I

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

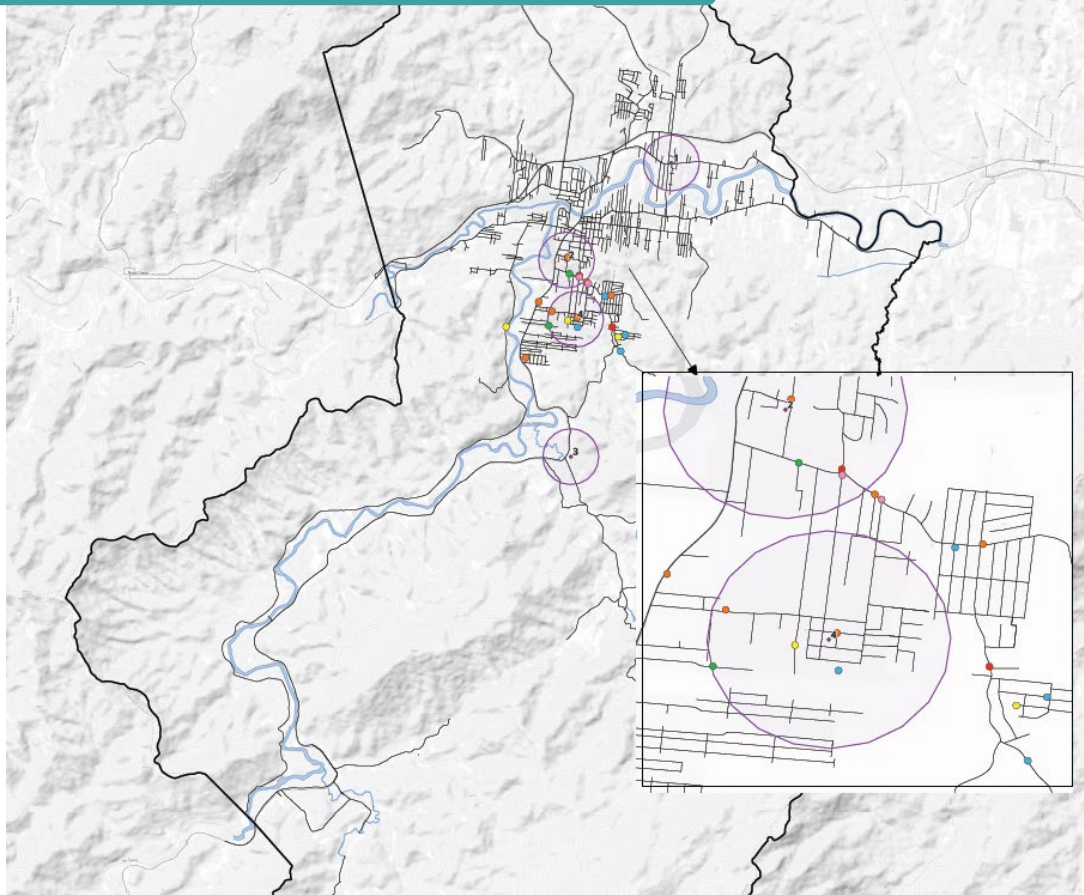
DEMANDAS OFICINA 3



Moradores dos bairros Colônia Nova Itália,
Fernandes e Distrito de Tijipió.

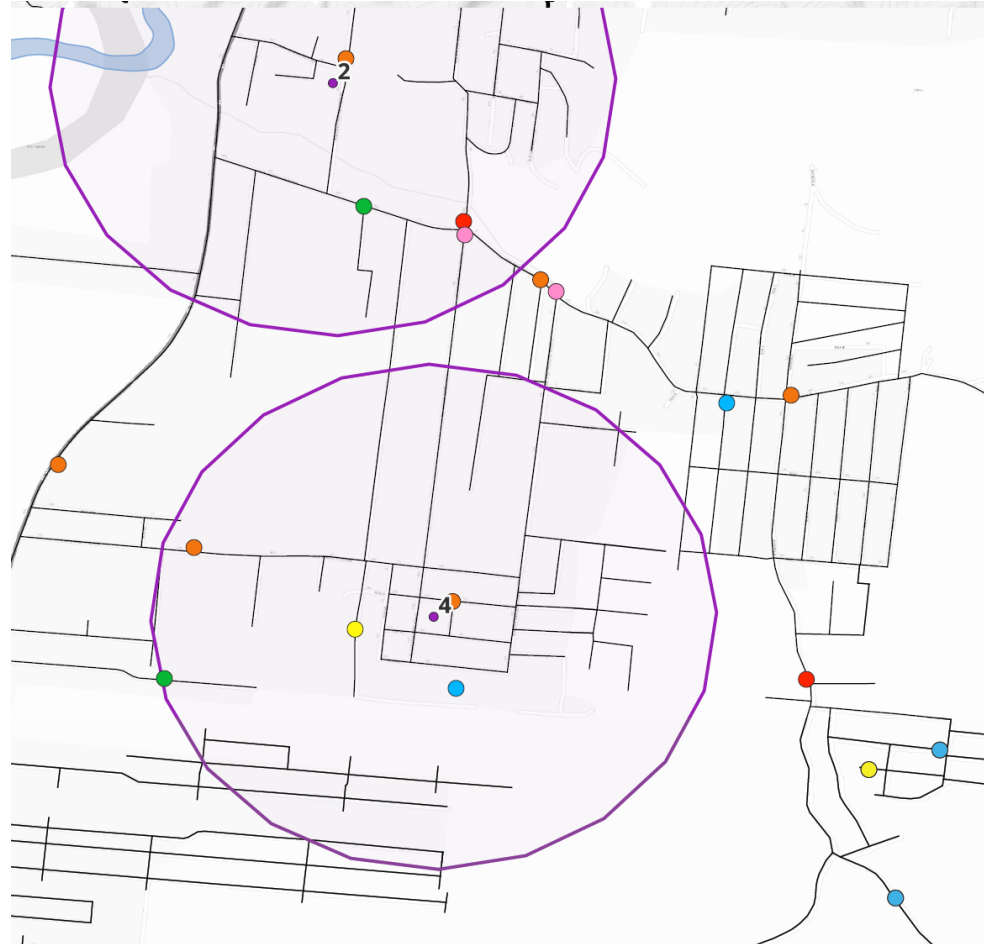
F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

DEMANDAS OFICINA 4



LEGENDA

- Logradouros
- Limite do Município
- Oficinas de participação popular
- Falta acessos e atrativos
- Faltam espaços públicos
- Engarrafamentos frequentes
- Melhorias nas calçadas
- Melhorias de infraestrutura (bocas de lobo)
- Falta de segurança



Jardim São Paulo, Tajuba II e Timbezinho

Temas que aparecem em todas ou na maioria das oficinas:

Segurança viária;

Qualificação das calçadas;

Melhoria da sinalização;

Organização do trânsito local;

Infraestrutura urbana básica (pavimentação, iluminação, drenagem).

Temas com forte recorrência e caráter estratégico:

Mobilidade ativa (bicicleta e caminhabilidade);

Transporte público e conflitos de horários;

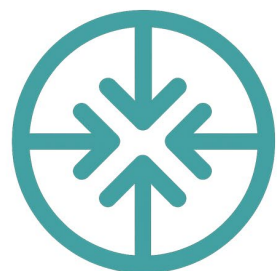
Redução de velocidade e acalmamento de tráfego.

LEITURA INTEGRADA:

As demandas revelam que a mobilidade urbana é percebida pela população como um **problema sistêmico**, relacionado à segurança, à infraestrutura básica e à falta de alternativas ao automóvel;

A ausência ou fragilidade do transporte público e da mobilidade ativa reforça desigualdades no acesso à cidade;

A população associa diretamente mobilidade de qualidade a **segurança, acessibilidade, conforto e organização do espaço viário**.



**CIDADE
QUE SE MOVE**
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO



- **Pela sua ocupação territorial, São João Batista têm possibilidade de estruturar uma rede de mobilidade ativa;**
- Os usos do solo e as fachadas permeáveis/ativas são fundamentais para a segurança urbana;
- Os pequenos núcleos de subcentros e usos mistos favorecem o deslocamento a pé;
- Decisões econômicas (grau de especialização) afetam diretamente a mobilidade urbana da cidade;
- Há que se ter cuidado com a expansão da cidade, especialmente com a dependência comercial da região central;

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO



- Há um problema na localização de médias e grandes indústrias na região central;
- Segurança viária, qualidade das calçadas, organização do trânsito e mobilidade ativa aparecem como **temas centrais e transversais**;
- A análise evidenciou **desigualdades territoriais** no acesso à infraestrutura e aos sistemas de circulação;
- A dependência do transporte individual e a fragilidade da mobilidade ativa impactam diretamente a **qualidade de vida urbana**;

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO



- **Problemas estruturais da mobilidade urbana**, recorrentes tanto na leitura técnica quanto nas oficinas comunitárias;
- As oficinas comunitárias **confirmam e qualificam** os achados técnicos do diagnóstico.
- Demandas recorrentes surgem de forma consistente em diferentes bairros e oficinas.
- A leitura comunitária reforça que os problemas não são pontuais, mas **sistêmicos e cotidianos**.
- A convergência entre dados e percepção social fortalece a **legitimidade do diagnóstico**.

SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO



- O diagnóstico não encerra o processo, mas **orienta a tomada de decisão.**
- A etapa seguinte será fundamental para:
 - Priorizar investimentos;
 - Definir políticas públicas de mobilidade;
 - Estruturar projetos e ações integradas.
- As propostas deverão responder diretamente aos **problemas identificados** e às **demandas da população.**



**UMA BOA CIDADE É COMO UMA BOA FESTA: OS
CONVIDADOS FICAM POR QUE SE DIVERTEM!**



CIDADE QUE SE MOVE

PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

