



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



ETAPA 01

ESTRUTURAÇÃO DA METODOLOGIA

ETAPA 02

DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA

ETAPA 03

PROPOSTAS E CENÁRIOS FUTUROS

ETAPA 04

INDICADORES MONITORAMENTO

ETAPA 04

PROJETO DE LEI

MÊS 01

PREPARAÇÃO

MESES 02 ao 05

OFICINAS E AUDIÊNCIA

MESES 06 ao 09

AUDIÊNCIA

MÊS 10

MÊS 12

ENTREGA FINAL

12 MESES DE
TRABALHO



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

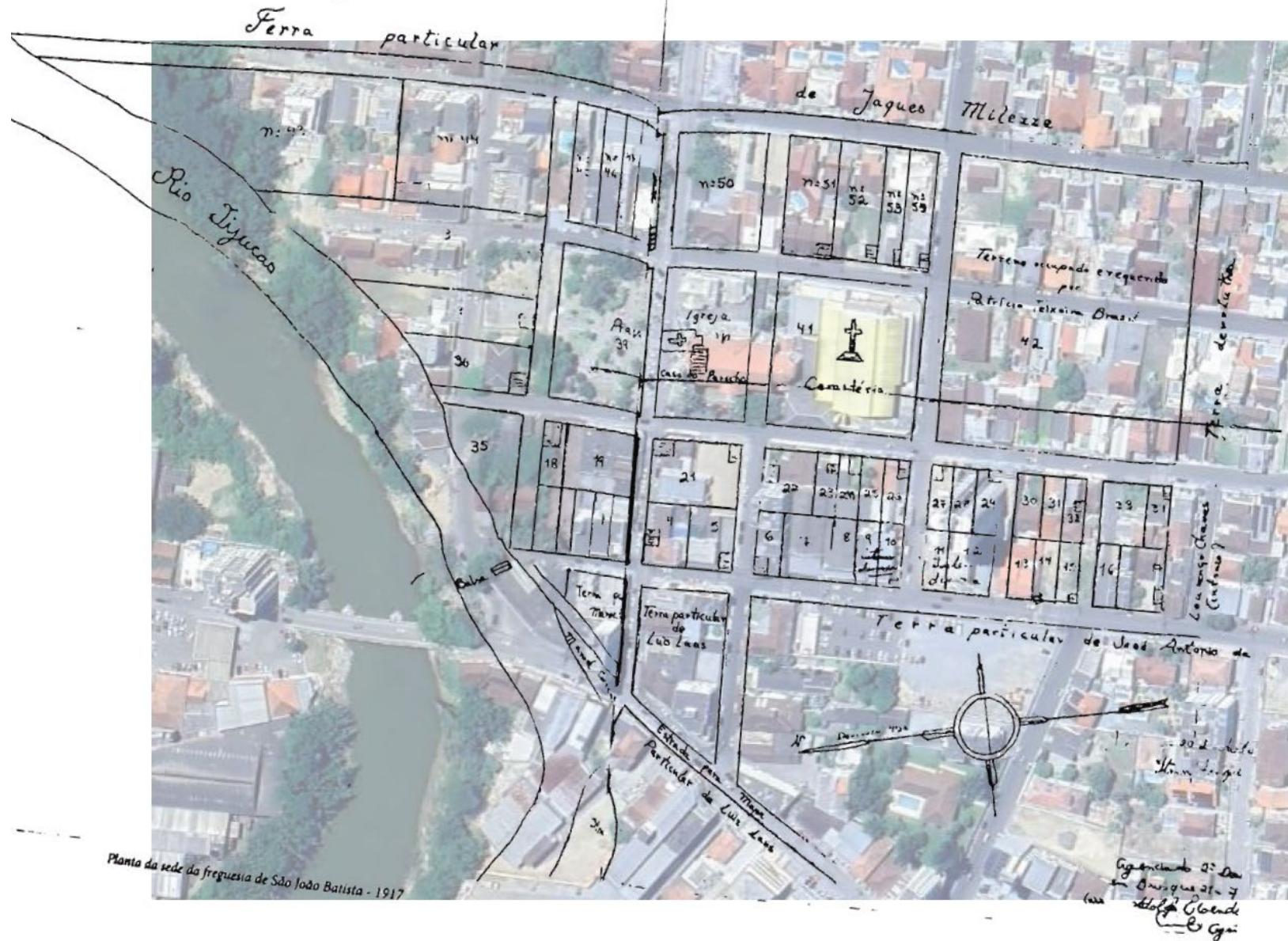
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

A- ANÁLISE TEMÁTICA
CONTEXTUAL

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

1917

Planta com a Freguezia de São Bento

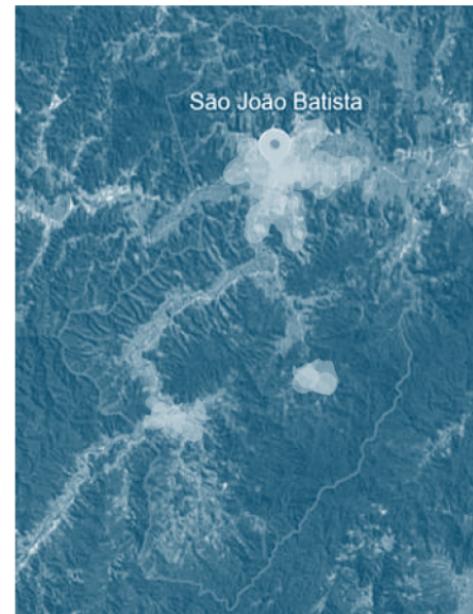


A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

EVOLUÇÃO URBANA



1980



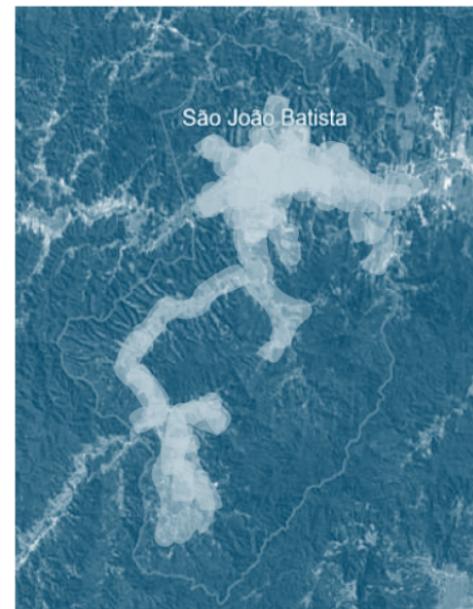
1990



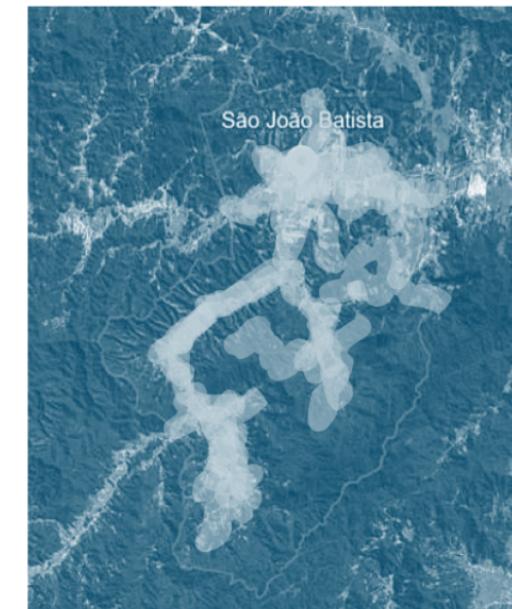
2000



2010



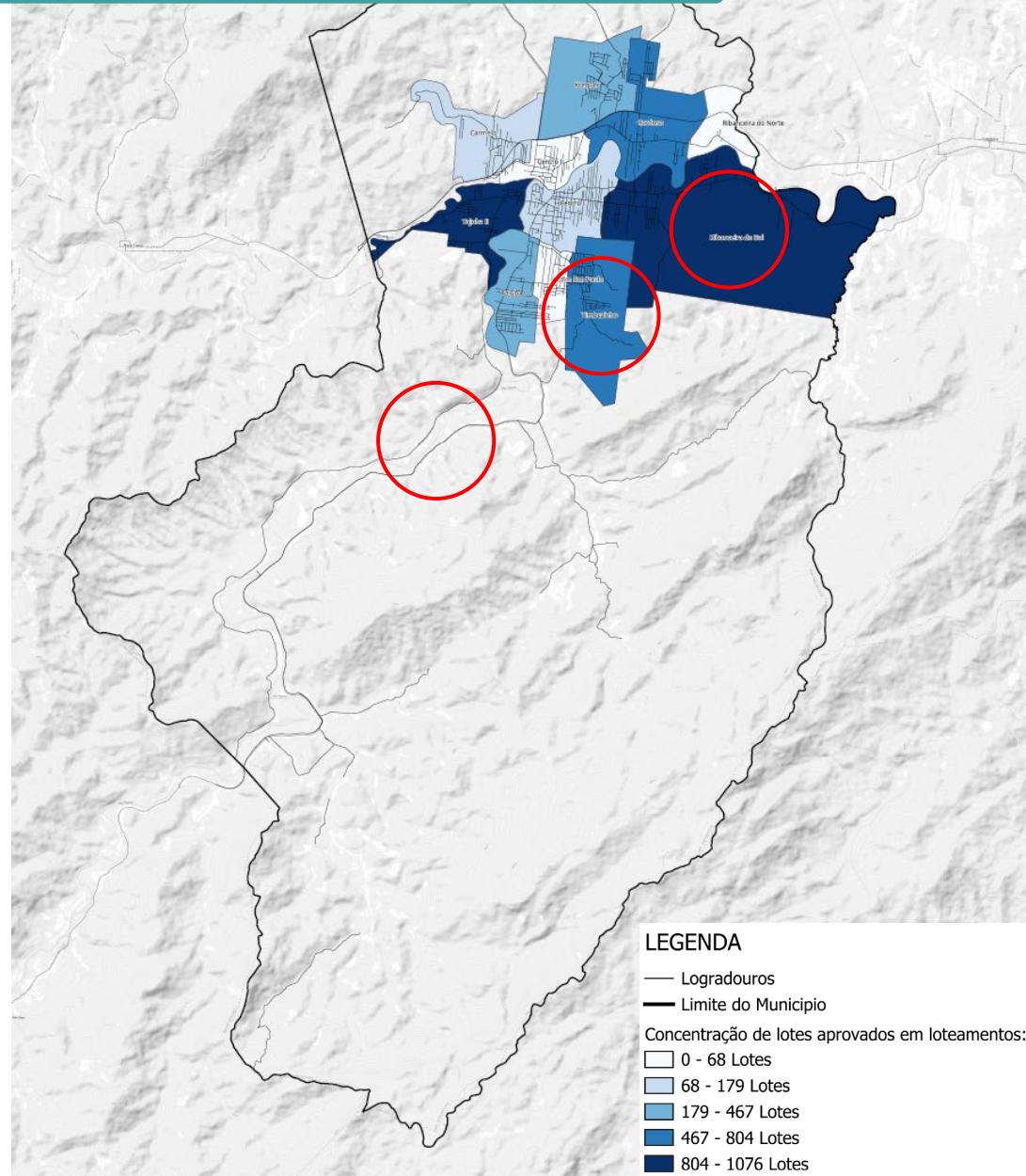
2020



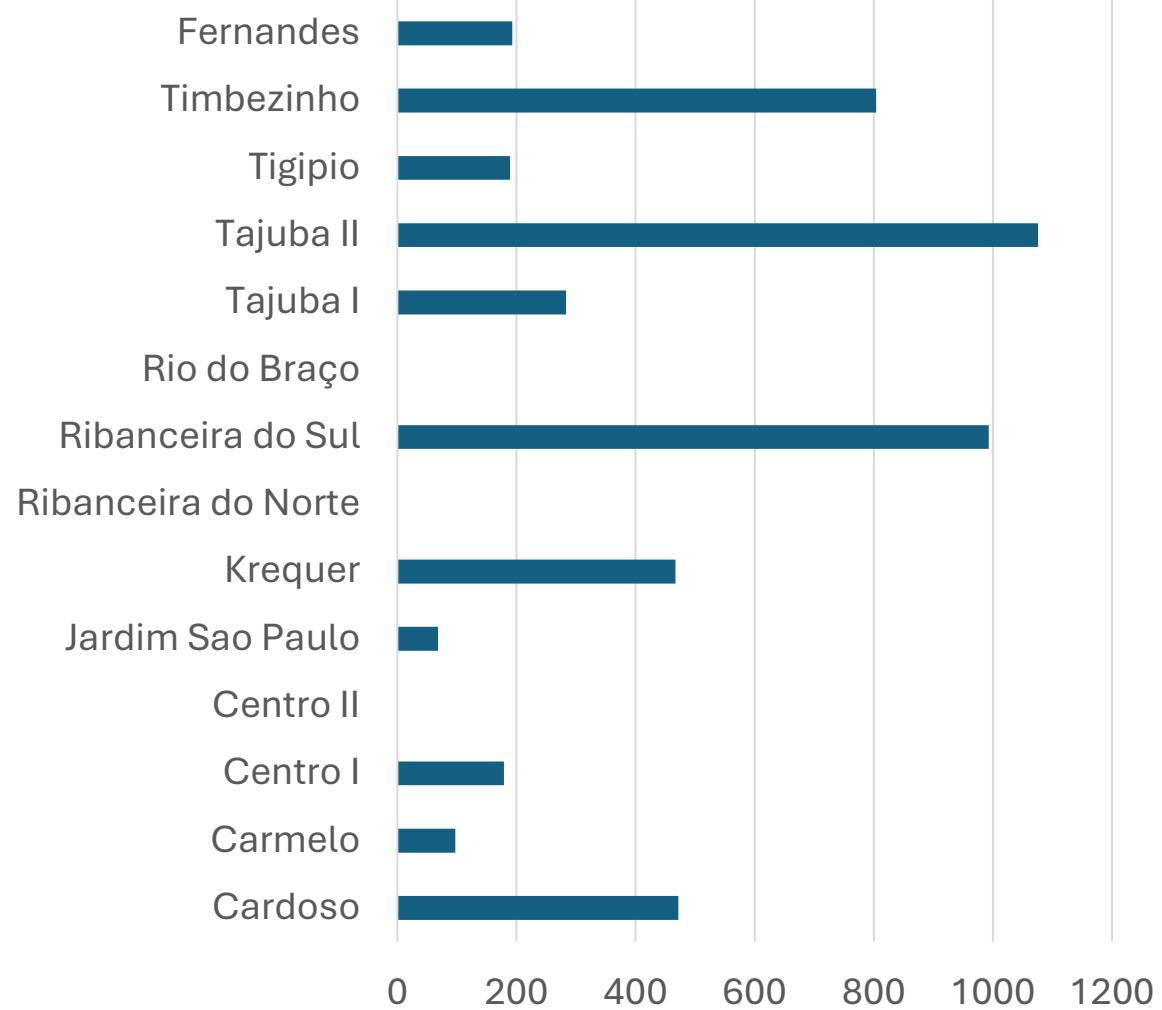
2025

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

VETORES DE CRESCIMENTO



Quantidade de Lotes nos últimos 10 anos

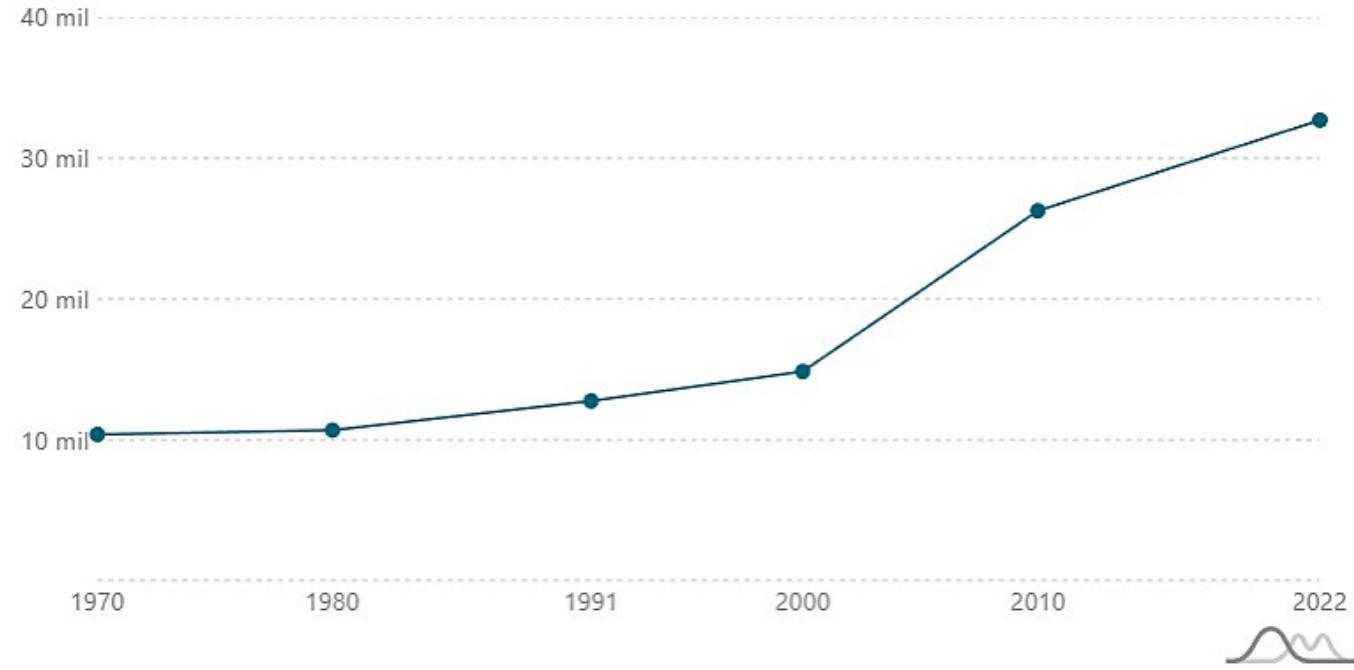


Nota metodológica: As localidades de Tigipió e Fernandes integram o perímetro urbano de São João Batista ao longo da via principal, porém não constam na divisão oficial de bairros urbanos utilizada na base cartográfica deste estudo. Por esse motivo, os lotes localizados nessas localidades não foram agregados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

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

CENSO IBGE 2022

Crescimento populacional



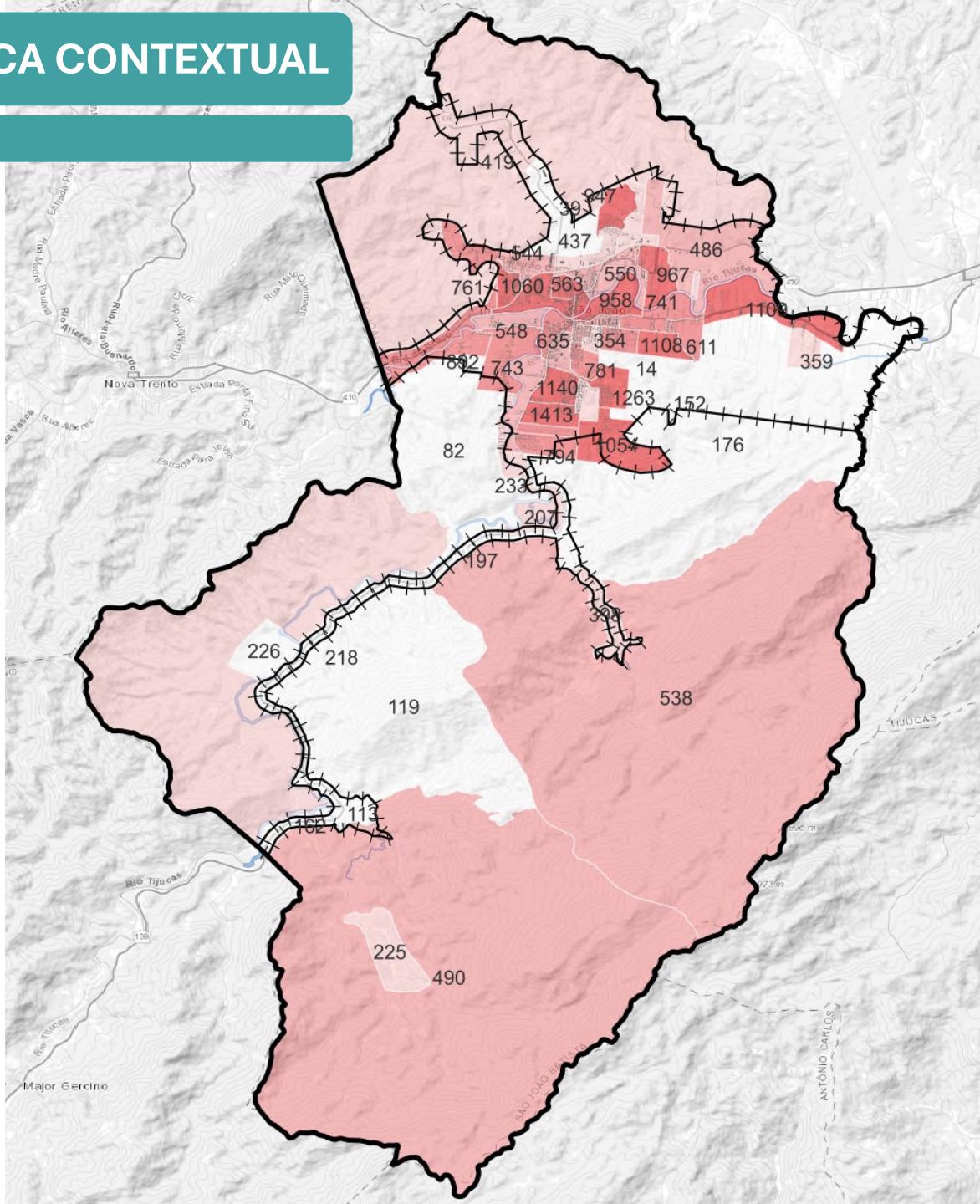
| | |
|---------------------|--------|
| População residente | 32.687 |
| Sexo | |
| Masculino | 16.165 |
| Feminino | 16.522 |

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 |

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

CENSO IBGE 2022



LEGENDA

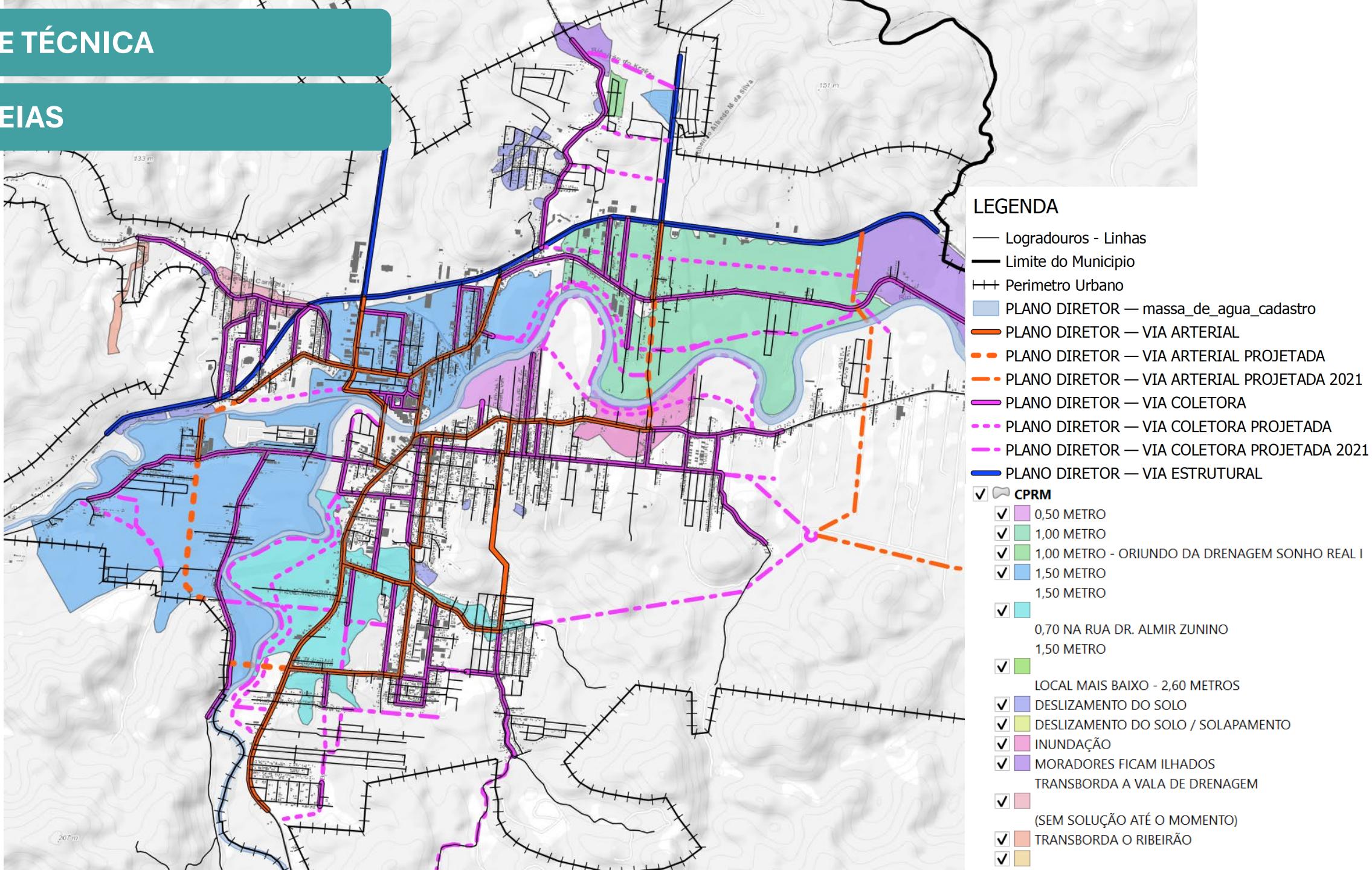
- Limite do Município
- ++ Perímetro Urbano
- Edificações

Setores Censitários 2022

- 14 - 219
- 219 - 473
- 473 - 605
- 605 - 909
- 909 - 1413
- PLANO DIRETOR — massa_de_agua_cadastro

B- ANÁLISE TÉCNICA

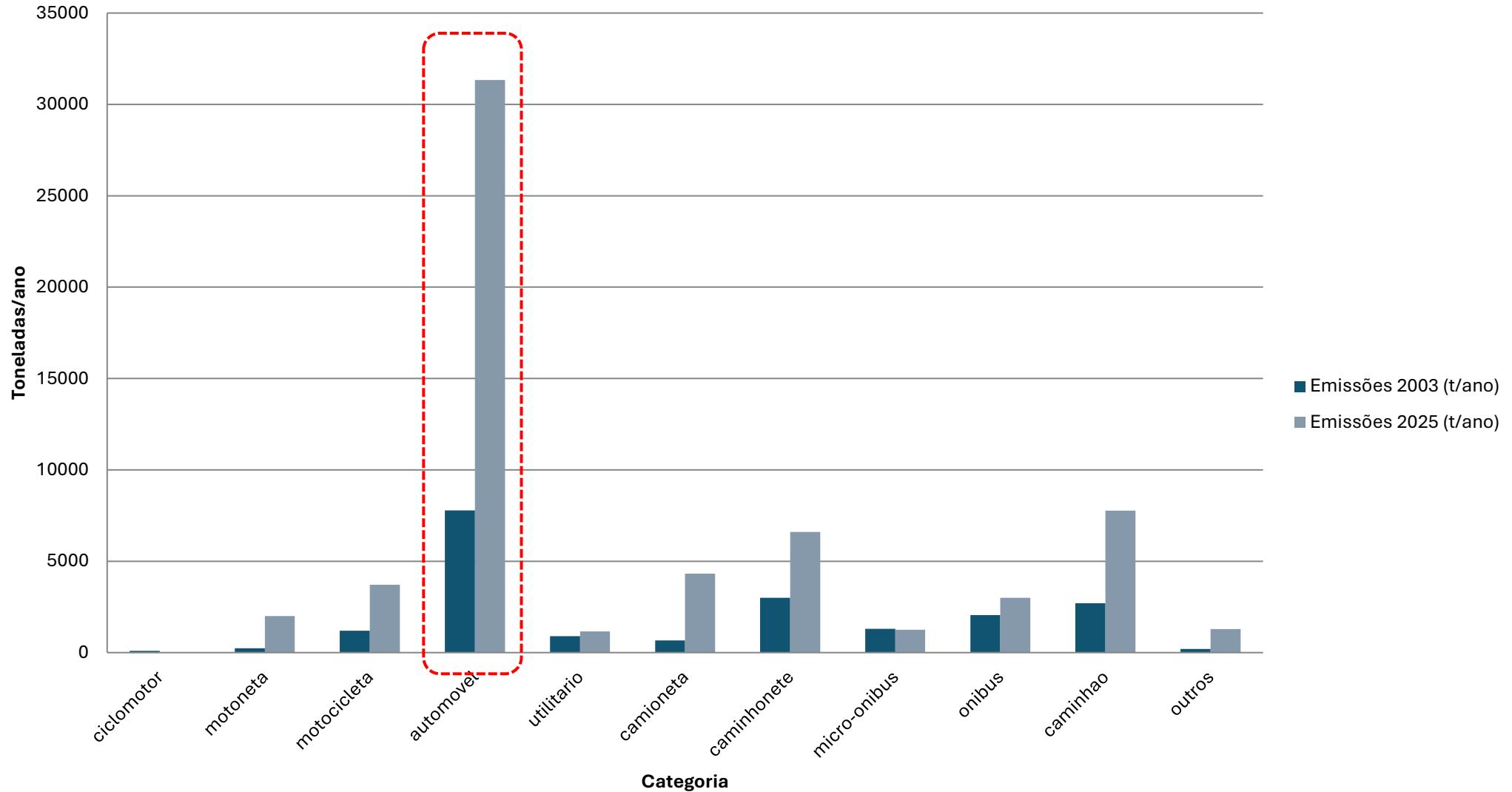
VIAS E CHEIAS



A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

EMISSÕES DE CO₂

Emissões de CO₂ por Categoria (2003 vs 2025)



A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

ÍNDICE DE DESN. SUSTENAVEL

PONTUAÇÃO
GERAL

49,04
DE 100

CLASSIFICAÇÃO
GERAL

3.180
DE 5570

NÍVEL DE
DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL

BAIXO

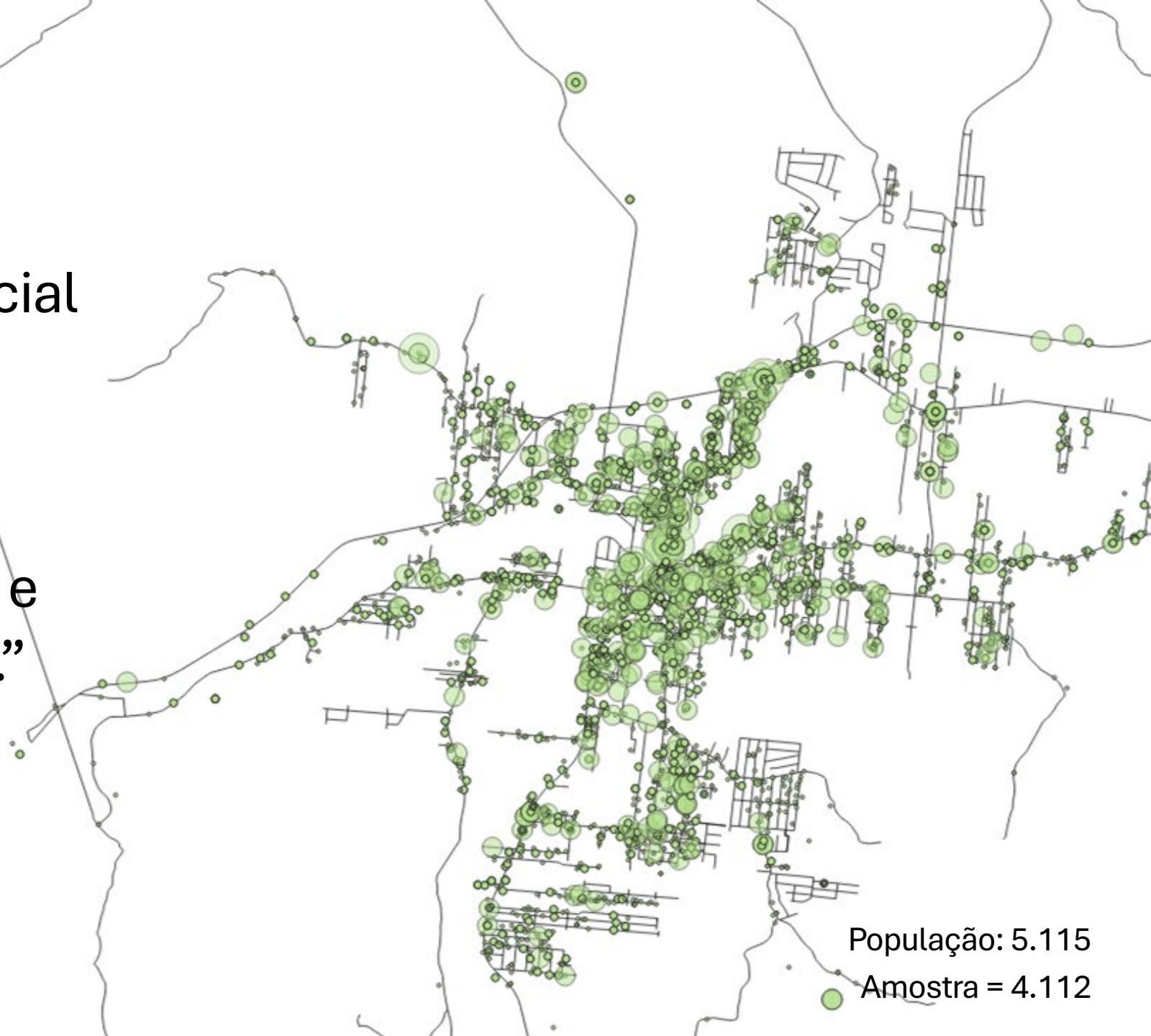


● Muito alto - 80 a 100 ● Alto - 60 a 79,99 ● Médio - 50 a 59,99 ● Baixo - 40 a 49,99 ● Muito baixo - 0 a 39,99

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.”



A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

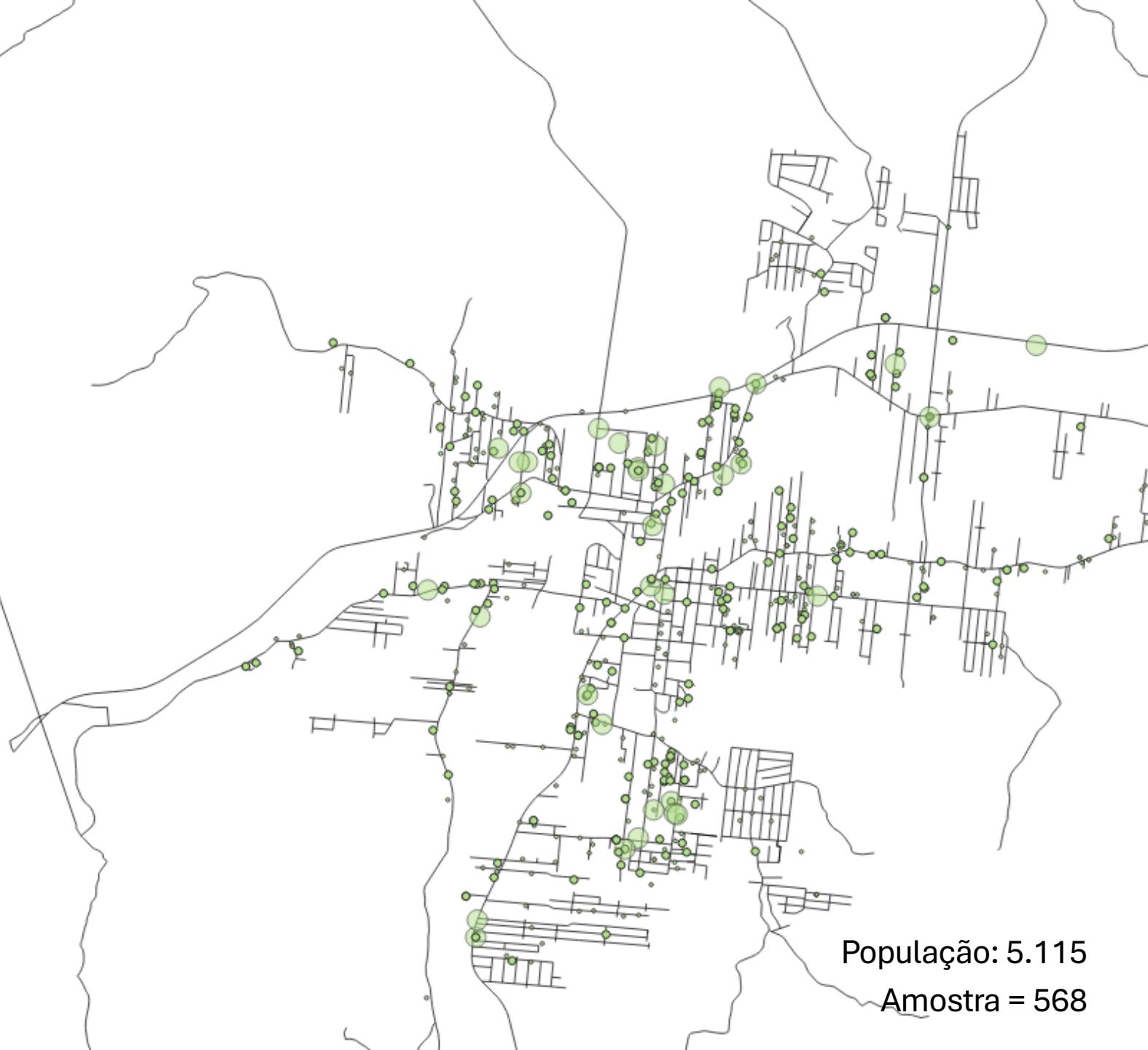
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

- **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

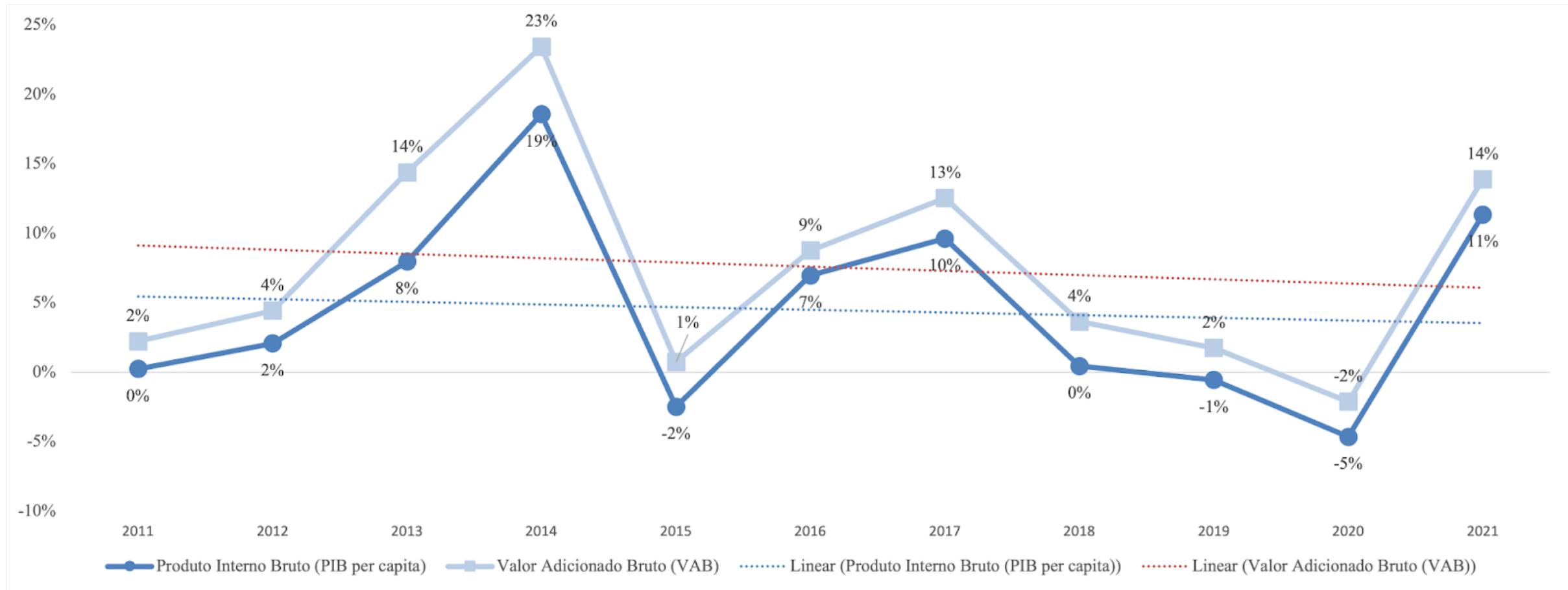
“A proximidade geográfica reduz custos de transação, facilita a troca de conhecimento e fomenta a inovação.



A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Queda do desempenho da atividade econômica



Competitividade

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

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)

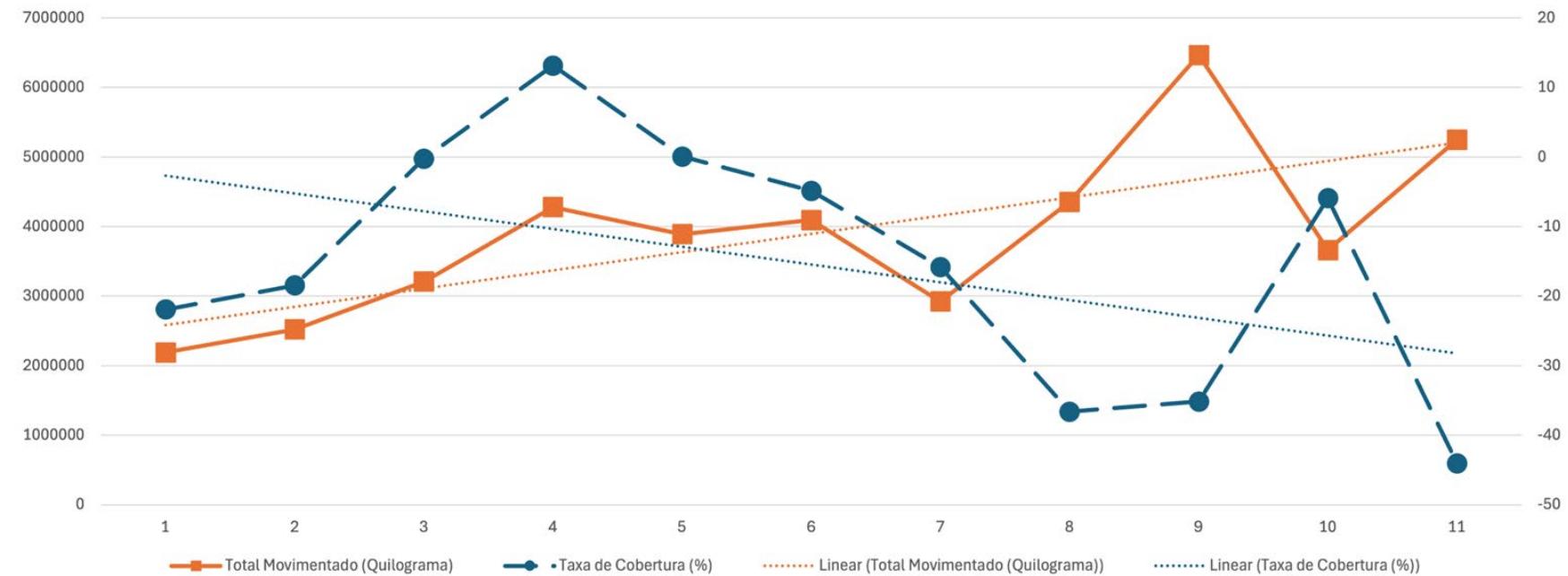
Crescimento inferior em nível regional



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 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 93 | Atividades Esportivas E De Recreação E Lazer | 0,37 | 0,36 | 0,32 | 0,30 | 0,38 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| 13 | Fabricação De Produtos Têxteis | 0,38 | 0,26 | 0,16 | 0,02 | 0,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 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 Celulose Papel E Produtos De Papel | 13,73 | 14,61 | 13,79 | 13,75 | 14,00 | 15,01 | 11,92 | 11,47 | 13,30 | 11,00 |
| 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 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 93 | Atividades Esportivas E De Recreação E Lazer | 0,37 | 0,36 | 0,32 | 0,30 | 0,38 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| 13 | Fabricação De Produtos Têxteis | 0,38 | 0,26 | 0,16 | 0,02 | 0,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

Especialização

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

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

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Tabela 6: Regressão Linear

| Predictor | Estimativa | Erro-padrão | t | p-value | R ² |
|---------------|------------|-------------|-------|---------|----------------|
| 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 locacionais

Porte

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

| Predictor | 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

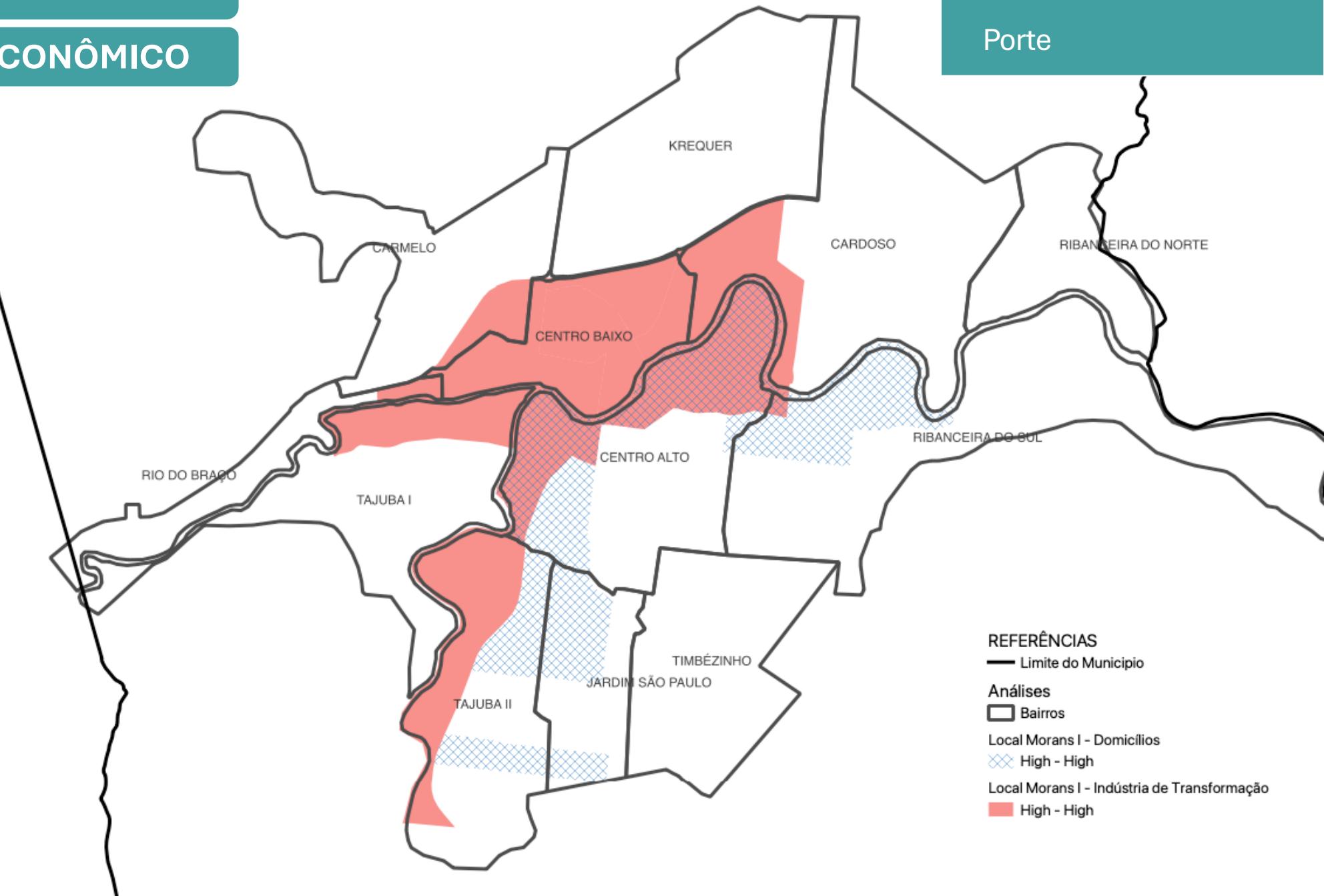
Porte

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

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

Porte

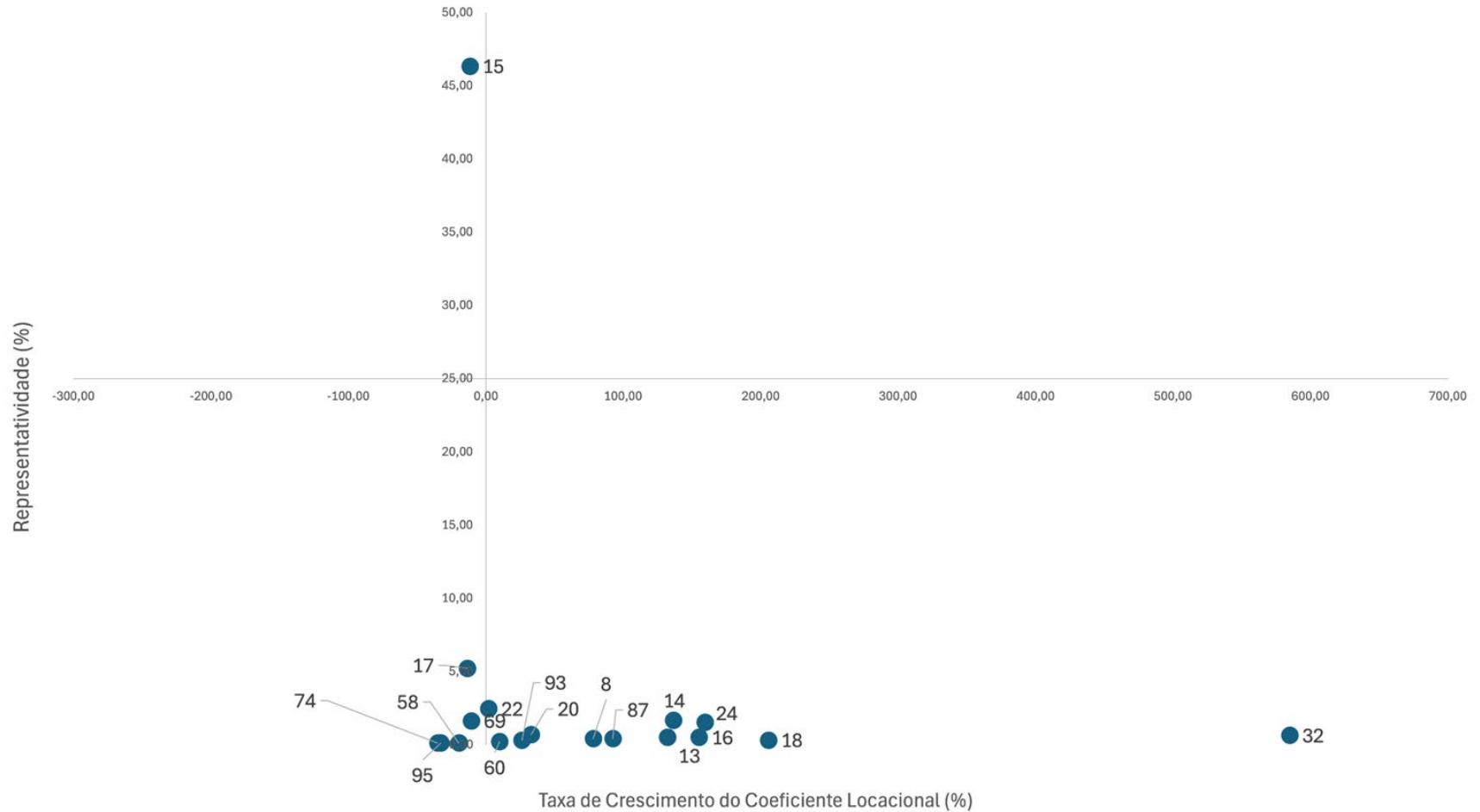


- Referências
 - Limite do Município
 - Bairros
- Análises
 - Local Morans I - Domicílios
 - △ High - High
 - Local Morans I - Indústria de Transformação
 - High - High

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Diversificação
Emergente

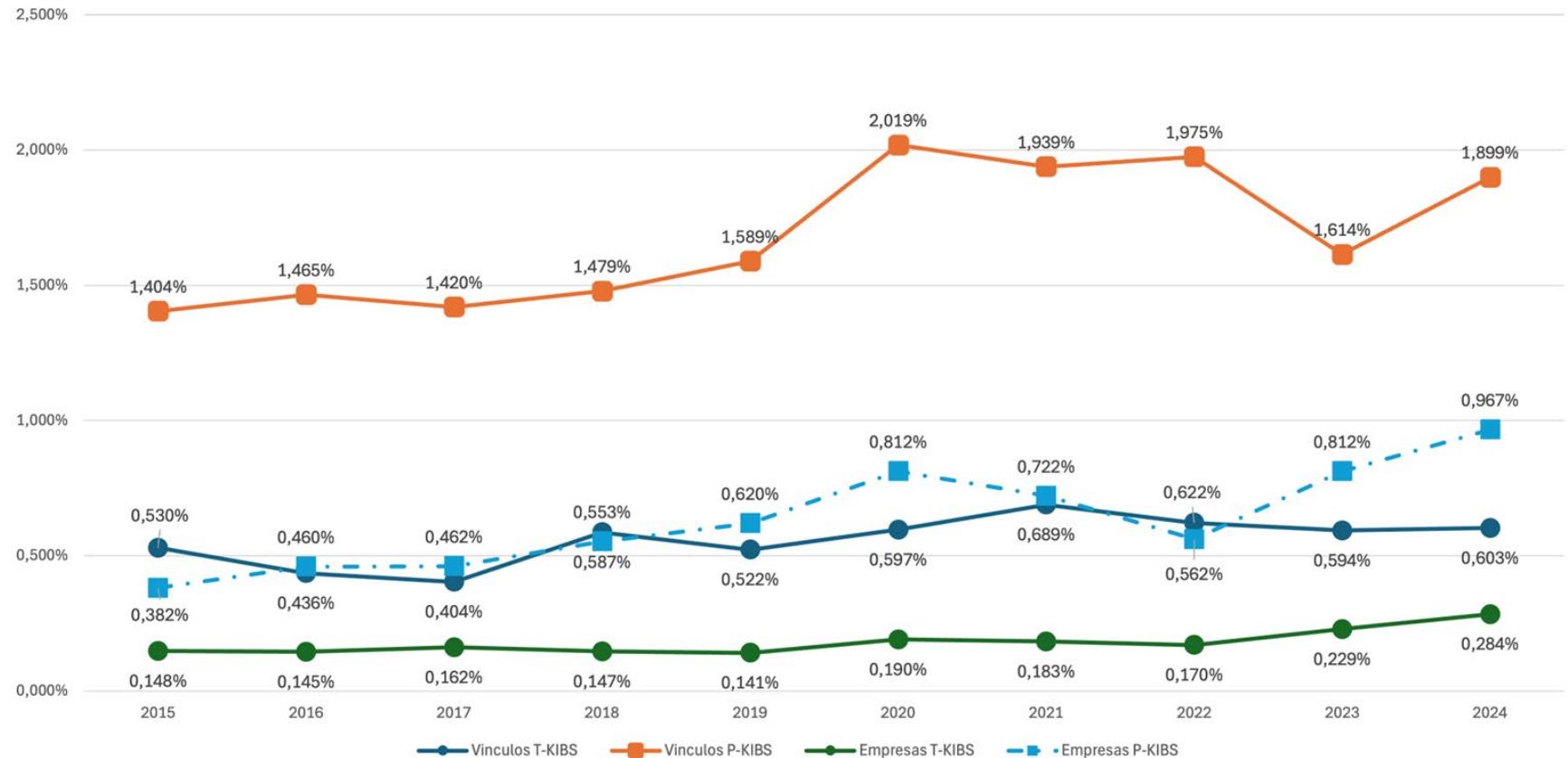


Diversificação

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

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



KIBs

A- ANÁLISE TEMÁTICA CONTEXTUAL

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

- 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 PAVIMENTO 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 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

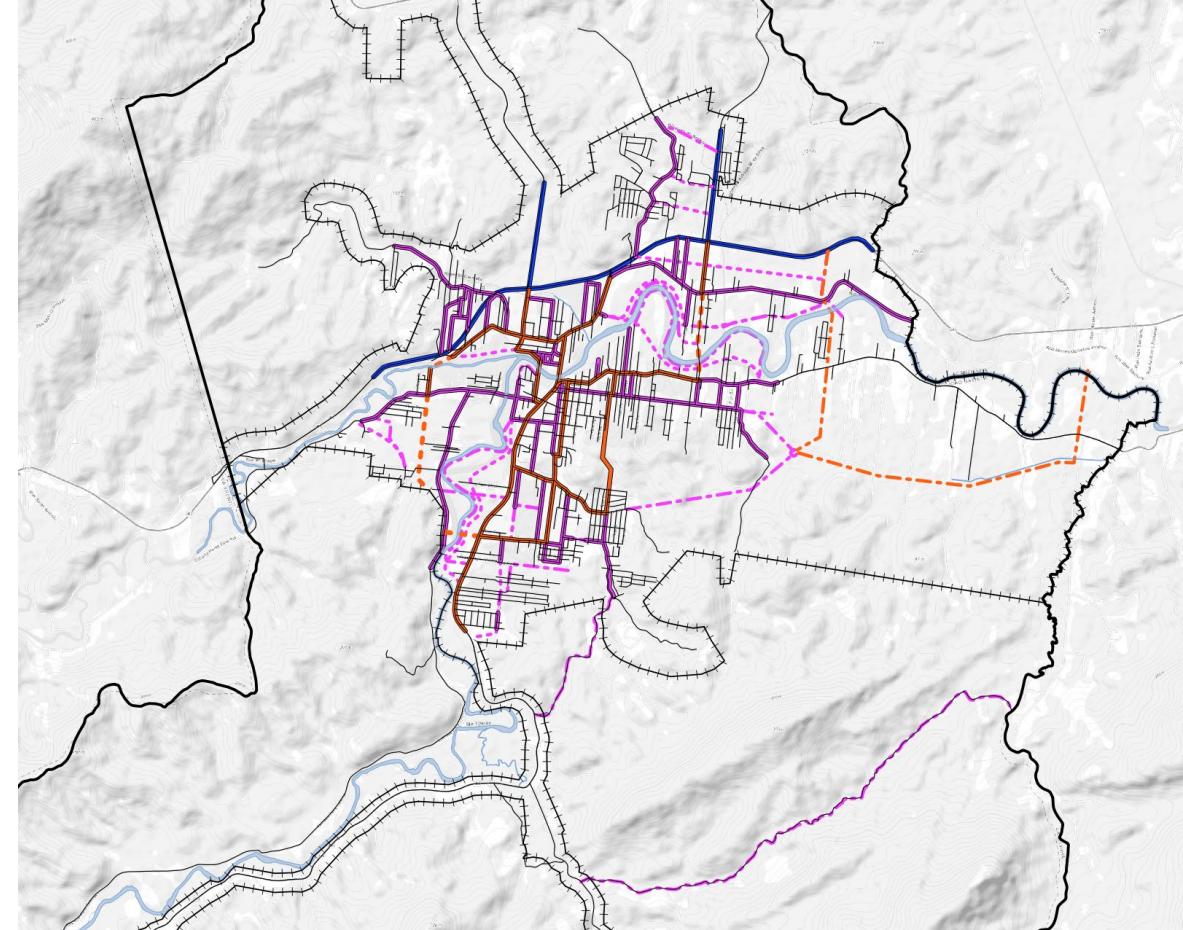
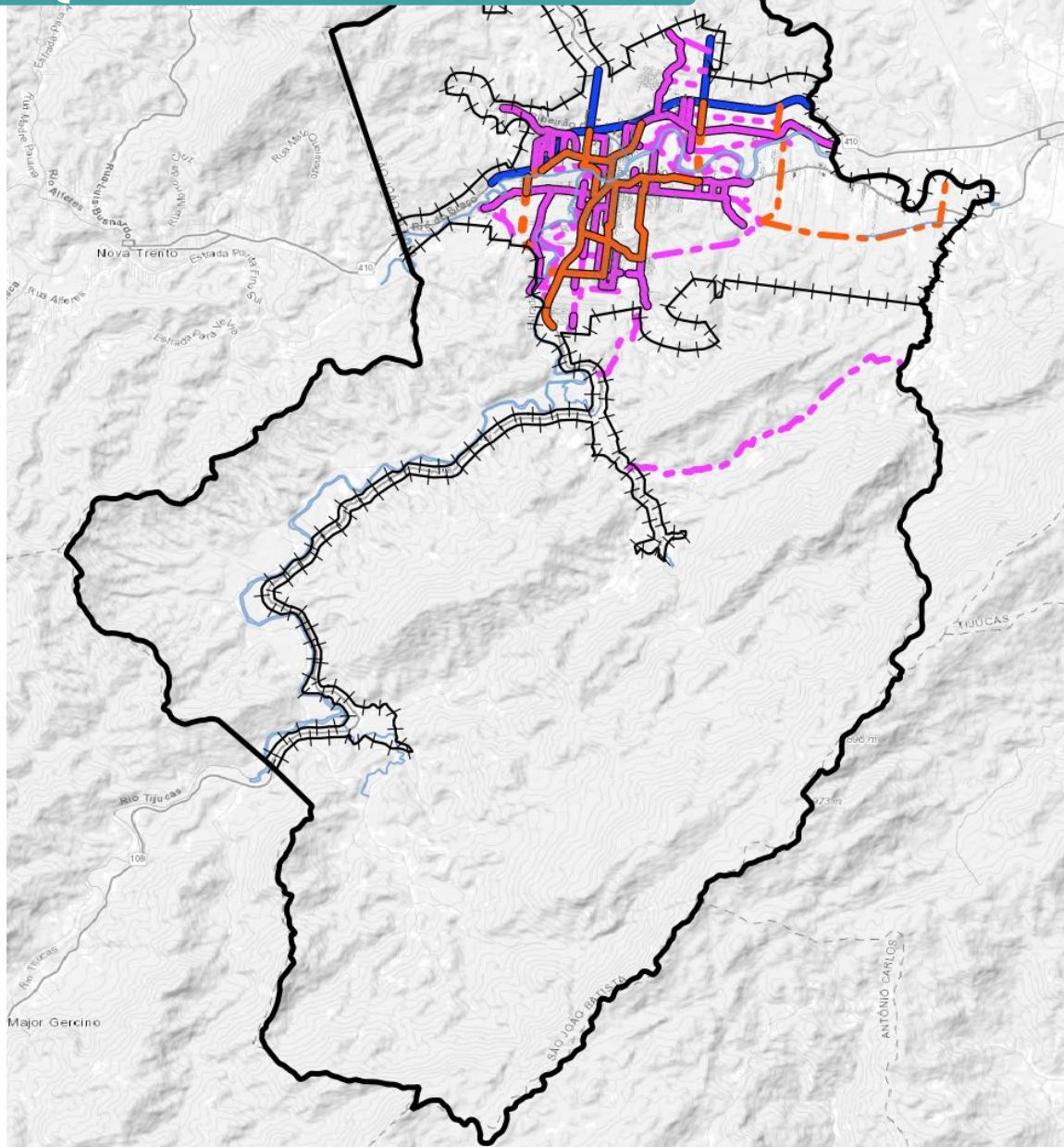
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

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

B- ANÁLISE TÉCNICA

HIERARQUIA VIÁRIA

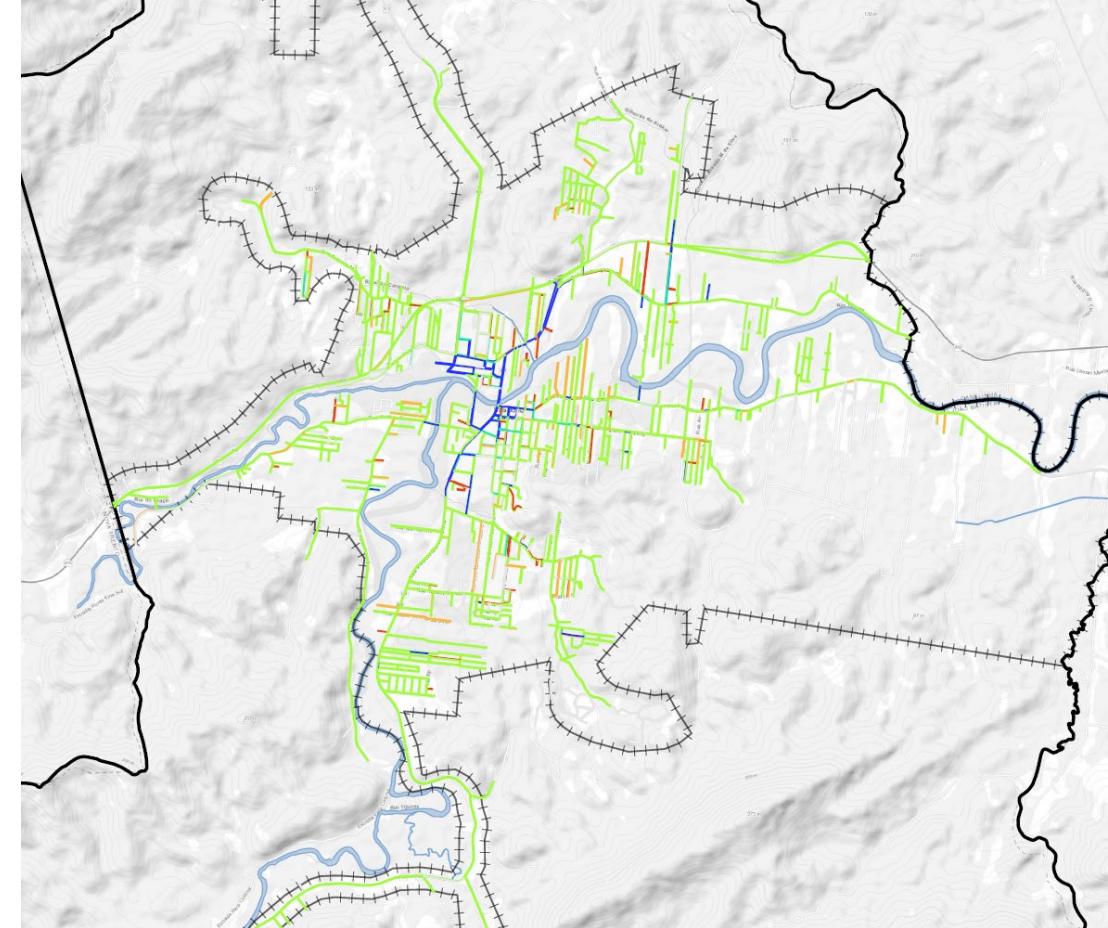
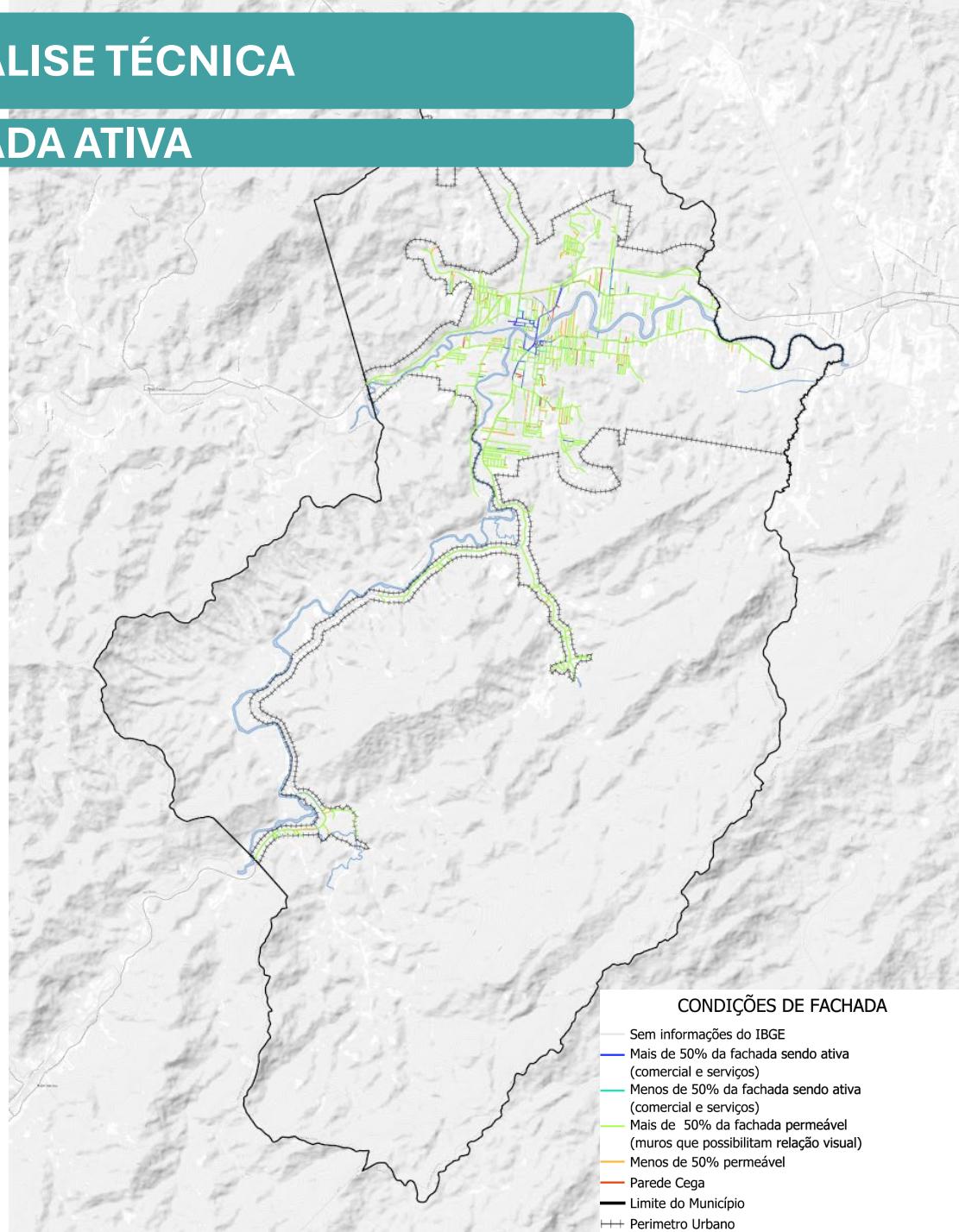


LEGENDA

- Logradouros - Linhas
 - Limite do Municipio
 - ++ 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

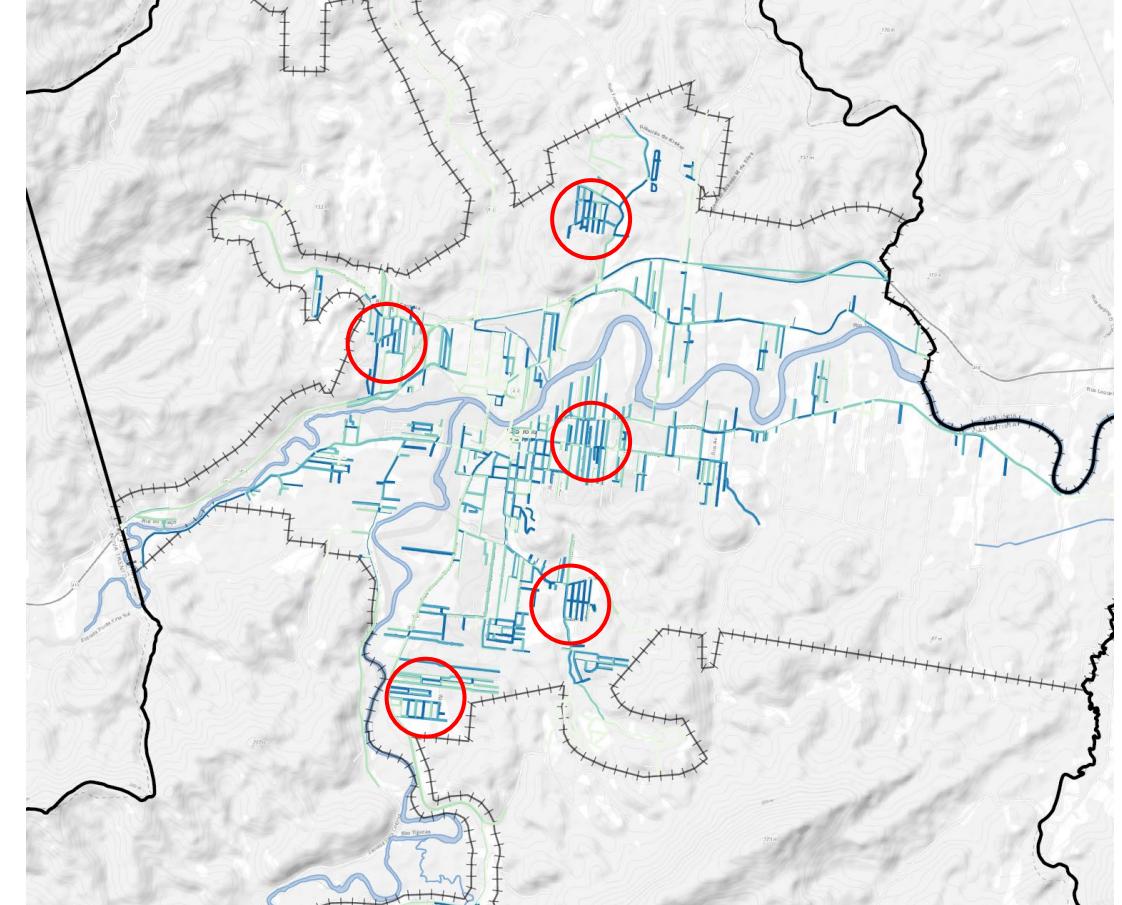
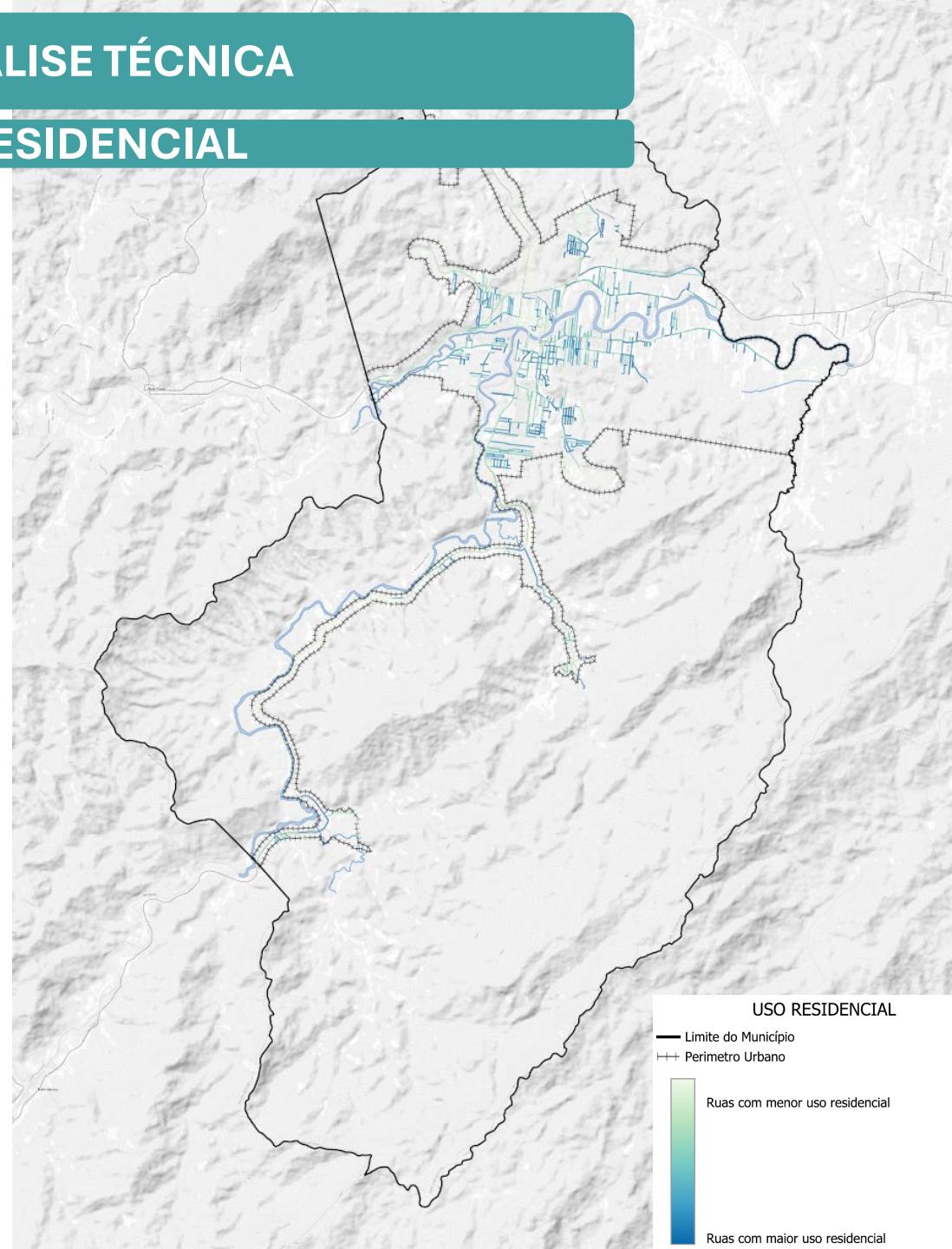
FACHADA ATIVA



- **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

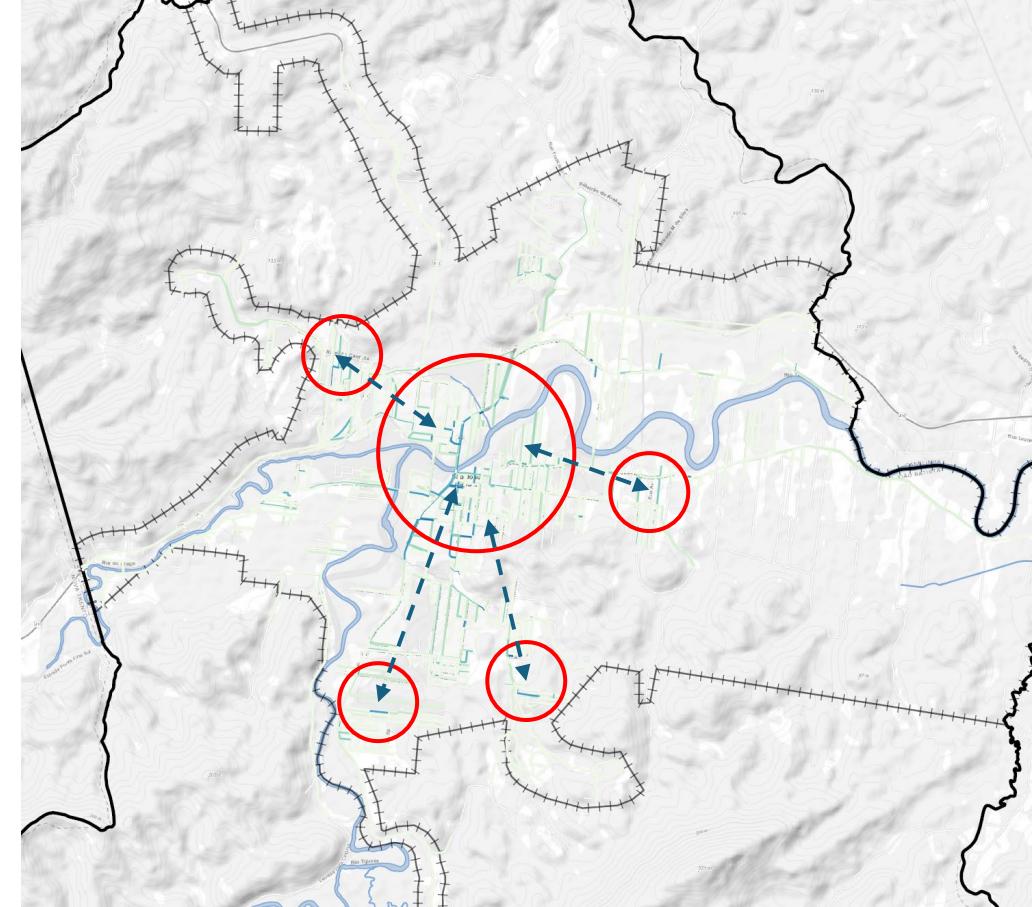
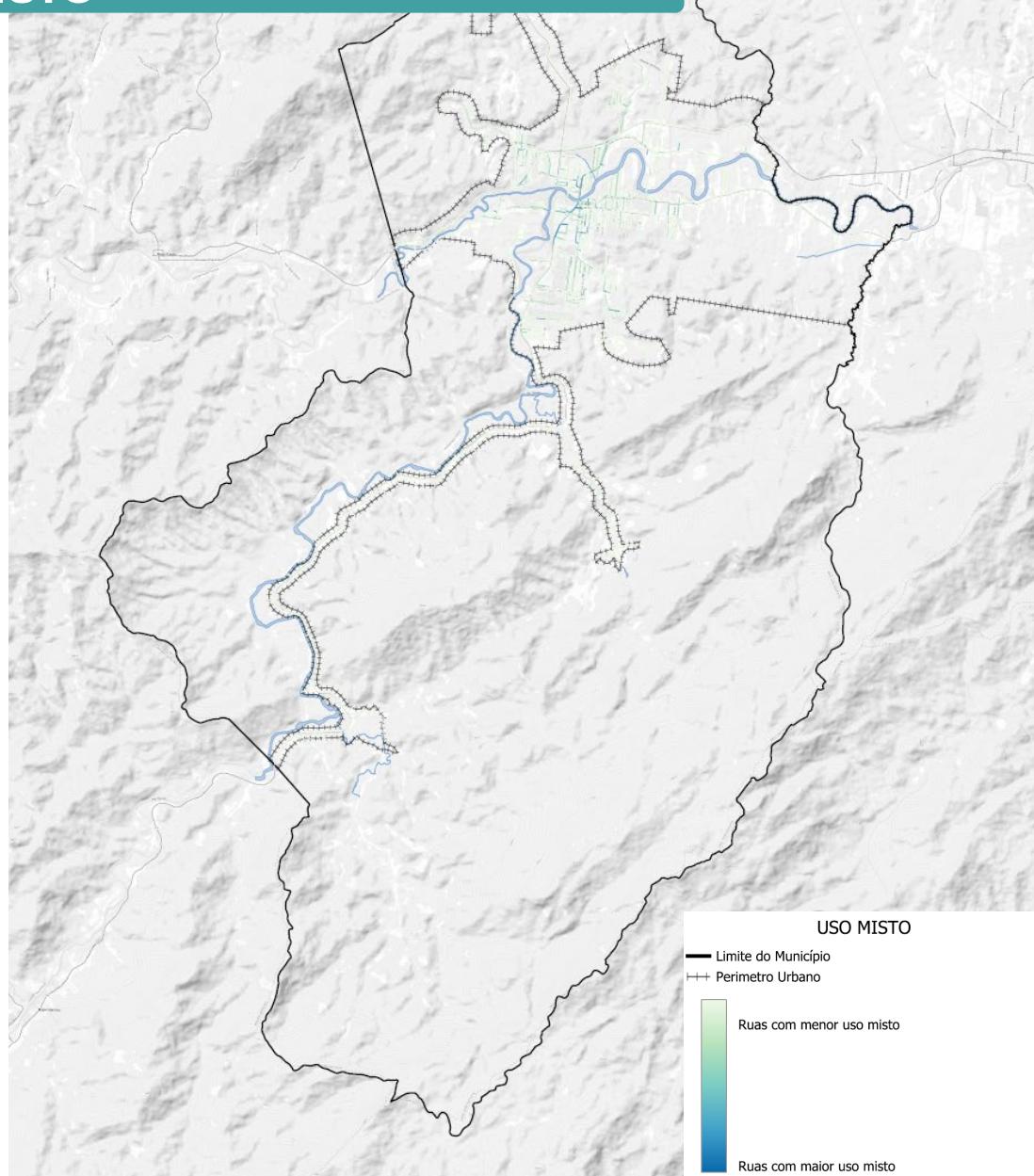


Pouca presença de vazios urbanos na região mais central da cidade.

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

B- ANÁLISE TÉCNICA

USO MISTO

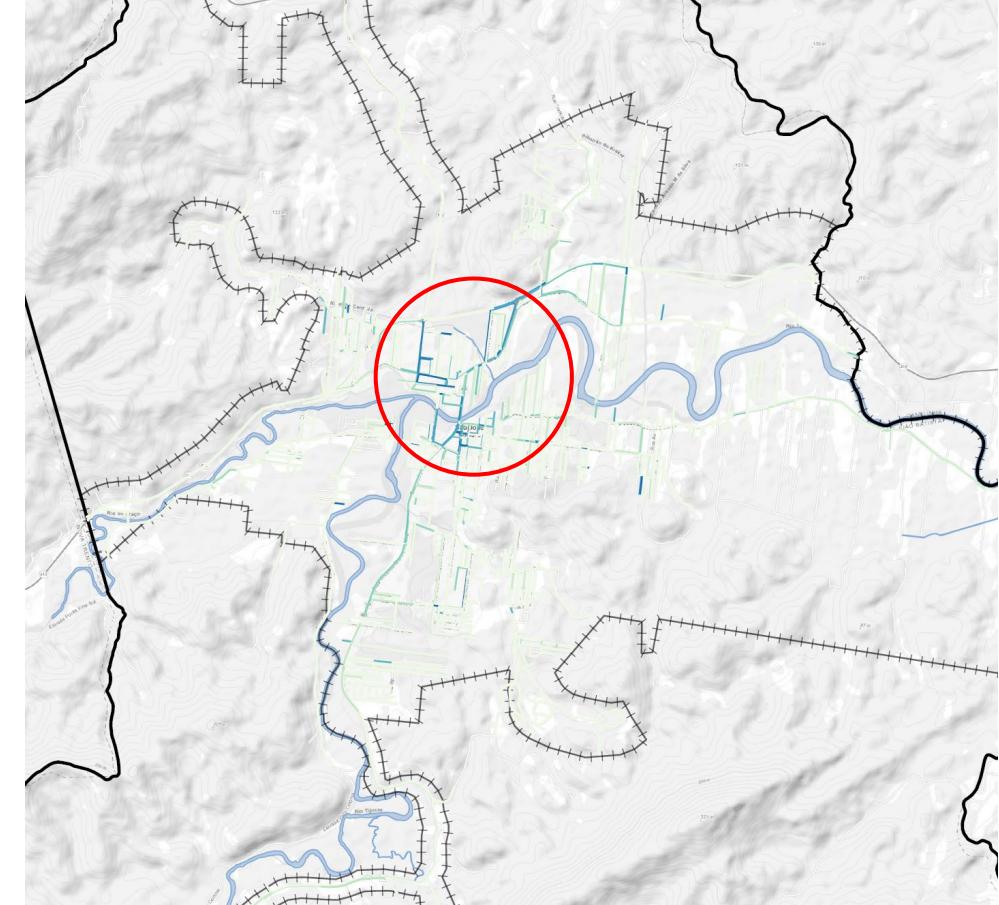
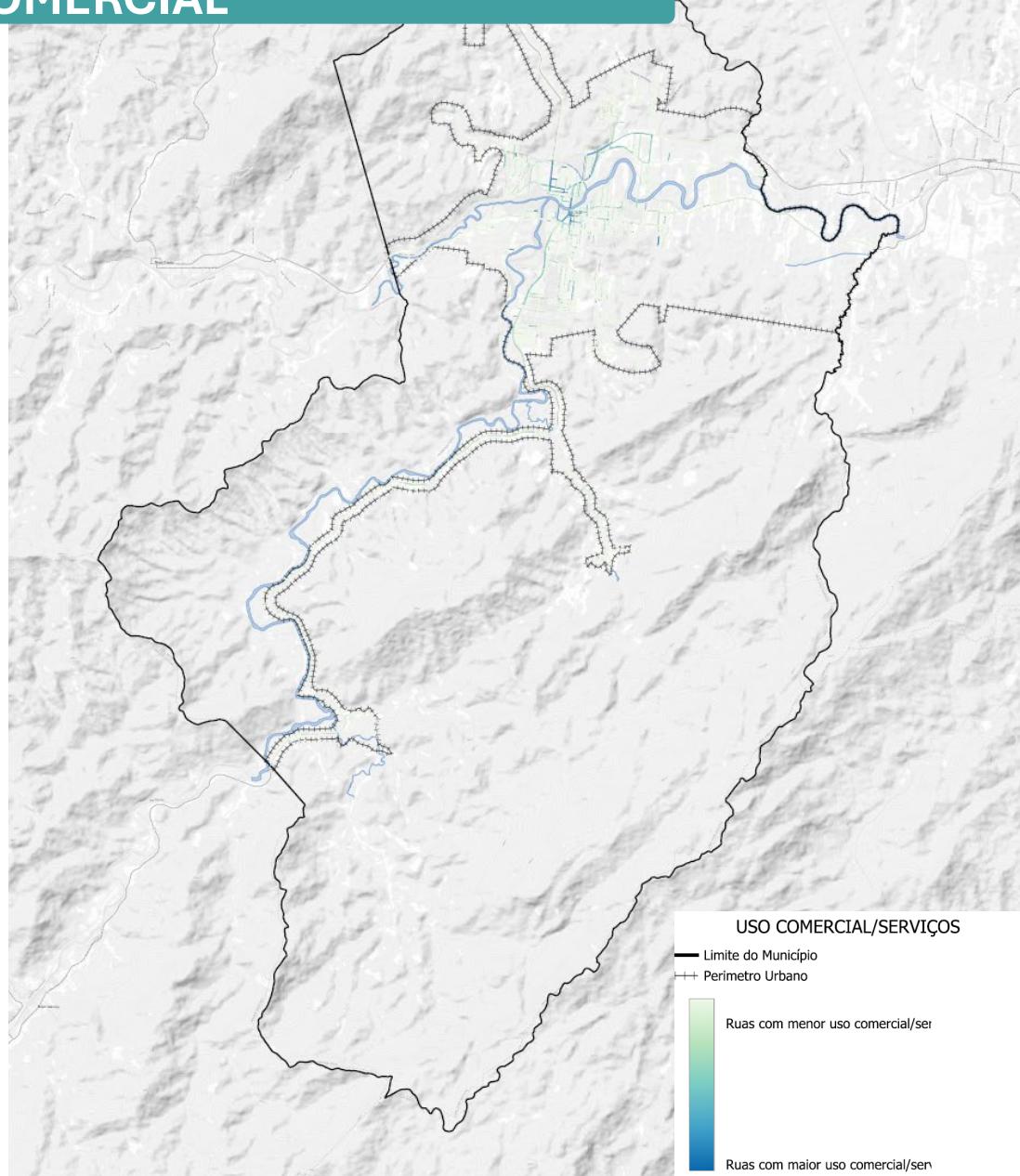


Grande concentração de usos mistos no centro da cidade.

Surgem pequenos subcentros em bairros próximos ao centro.

B- ANÁLISE TÉCNICA

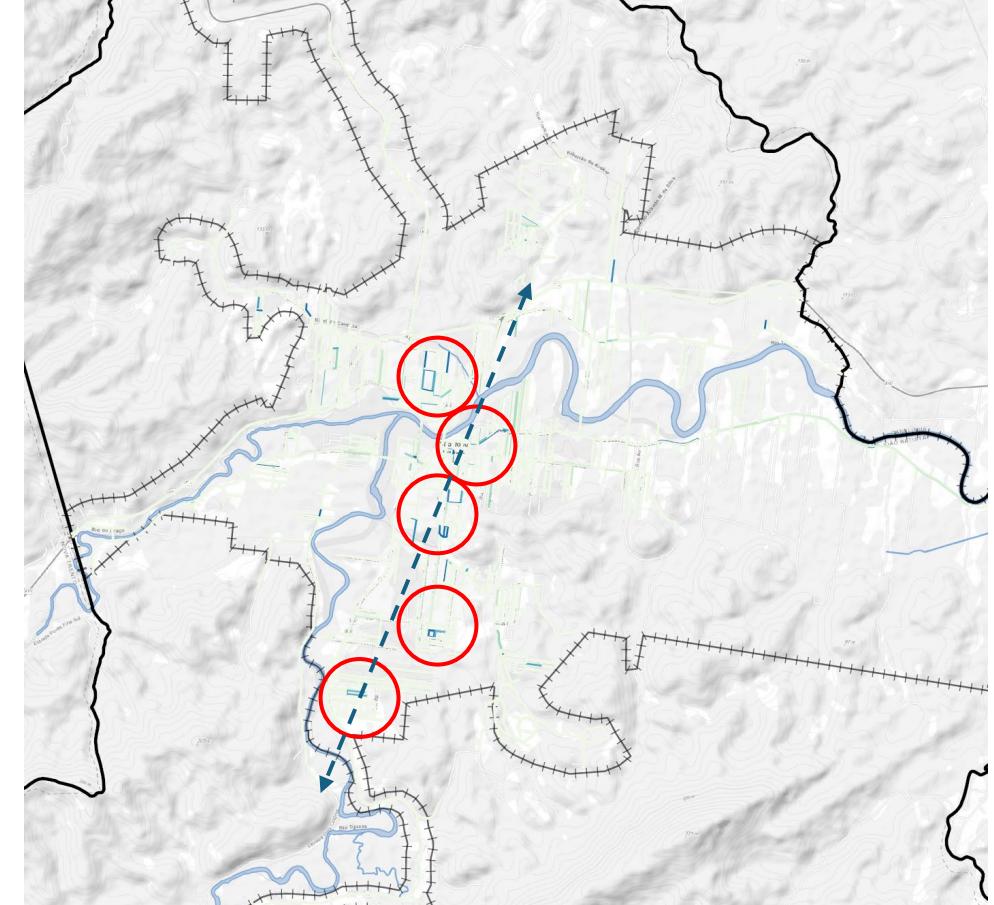
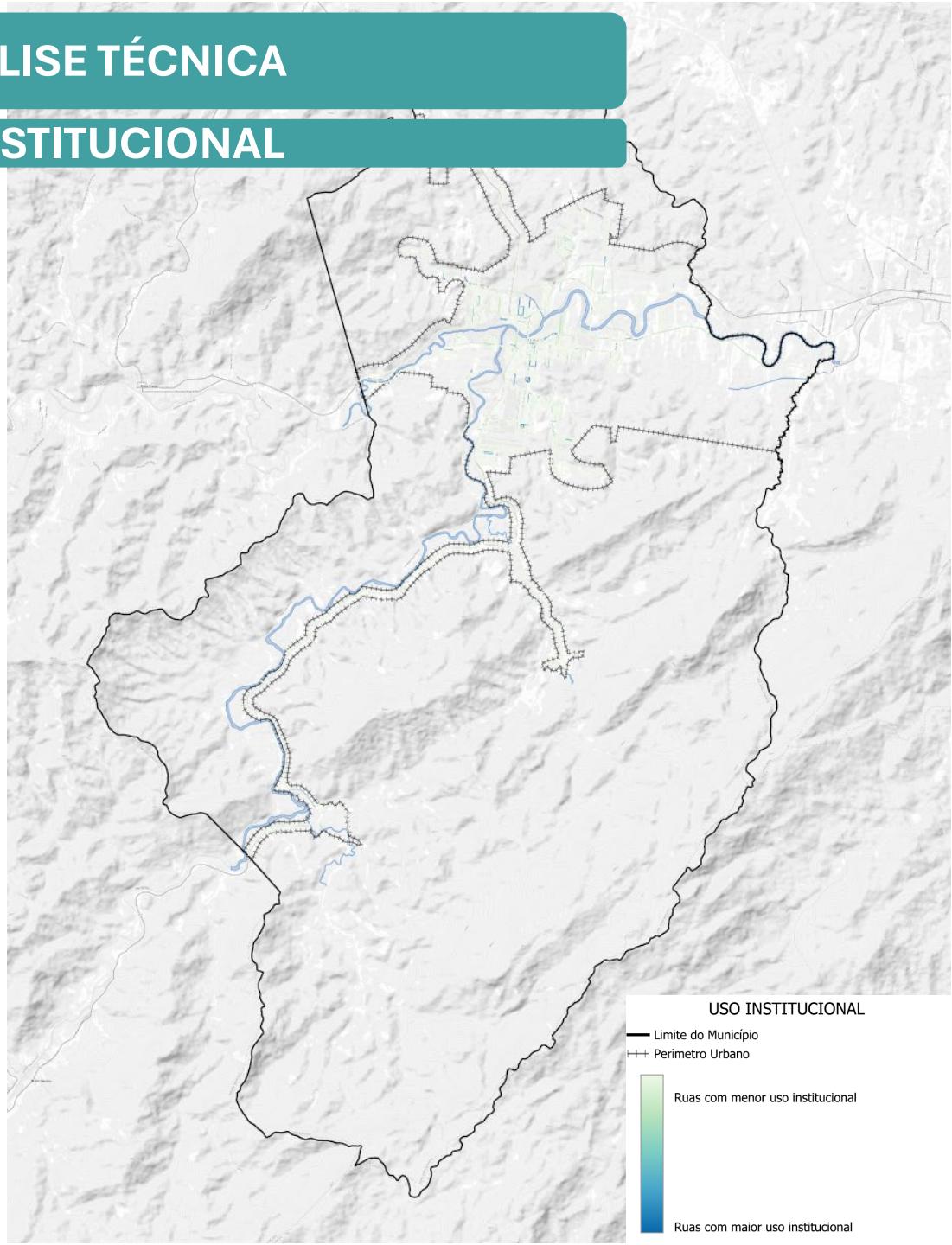
USO COMERCIAL



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

B- ANÁLISE TÉCNICA

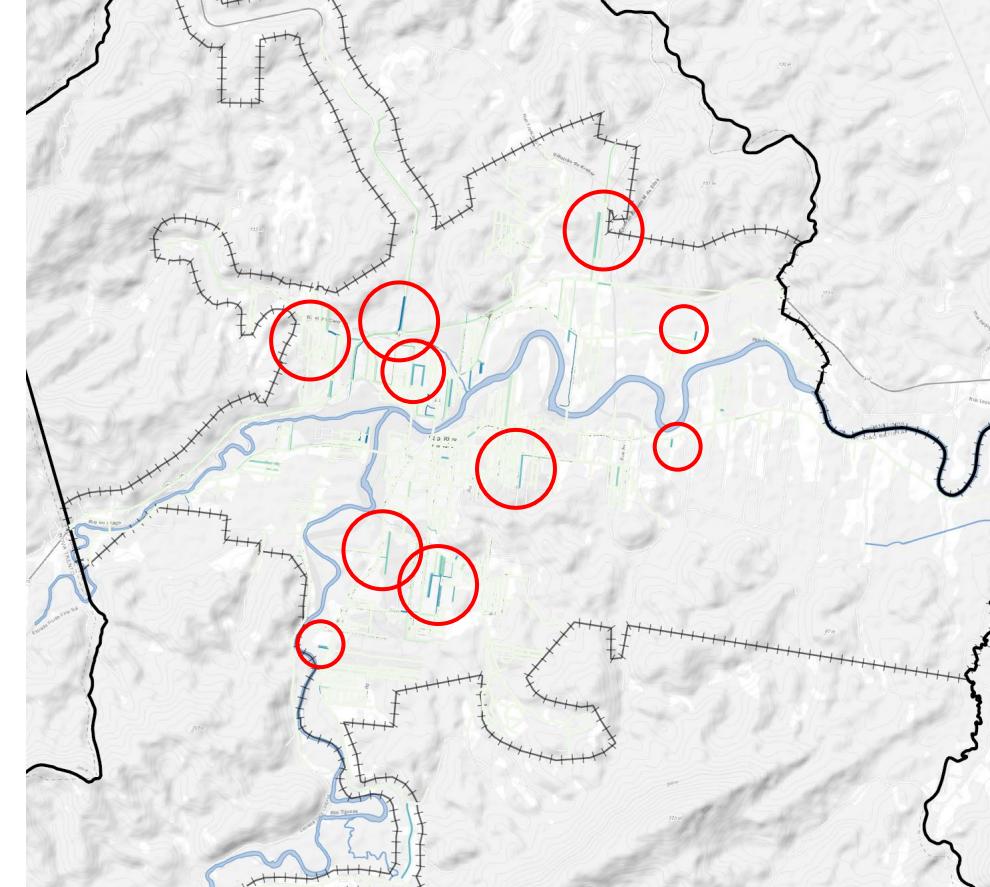
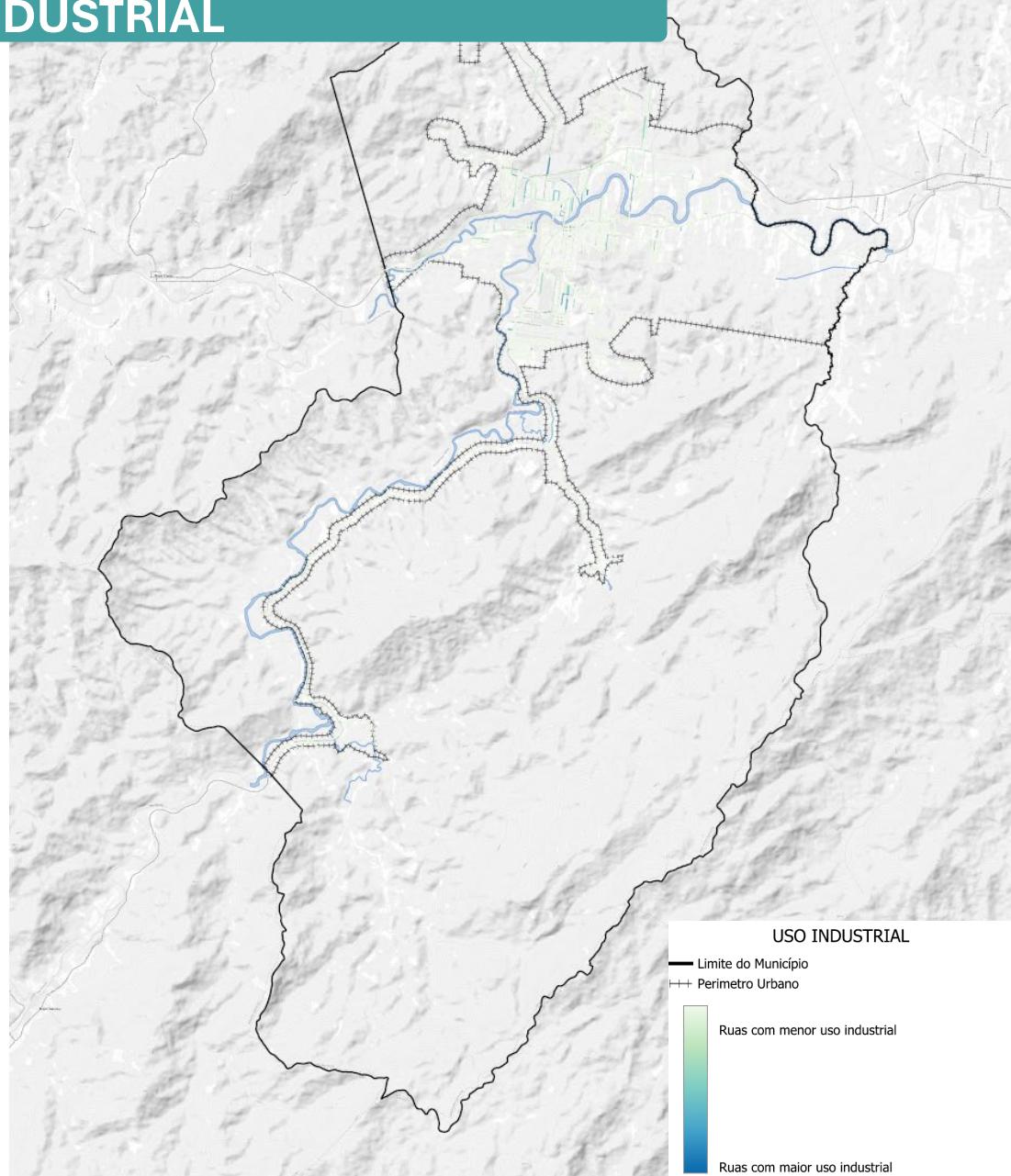
USO INSTITUCIONAL



Uso institucional compreendido em um eixo central

B- ANÁLISE TÉCNICA

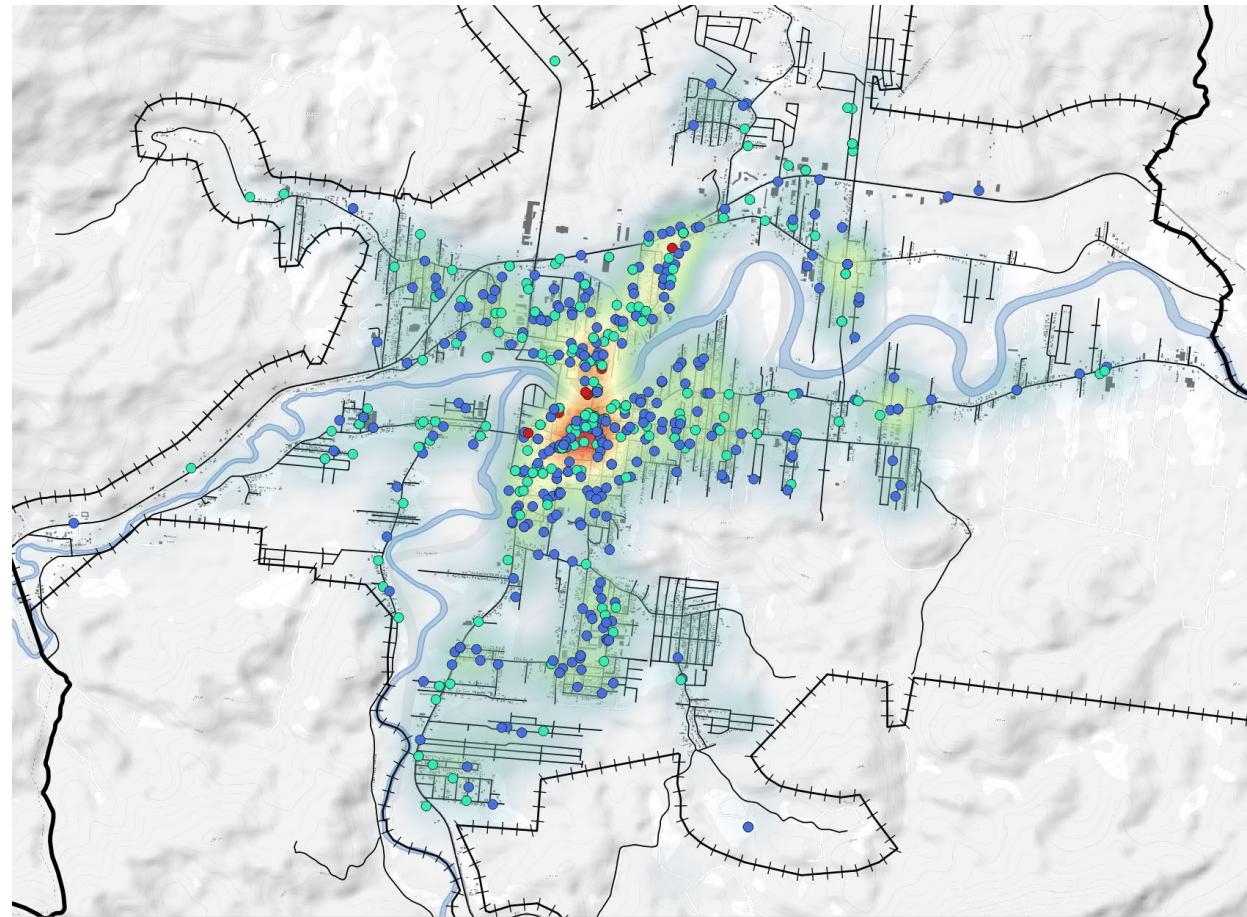
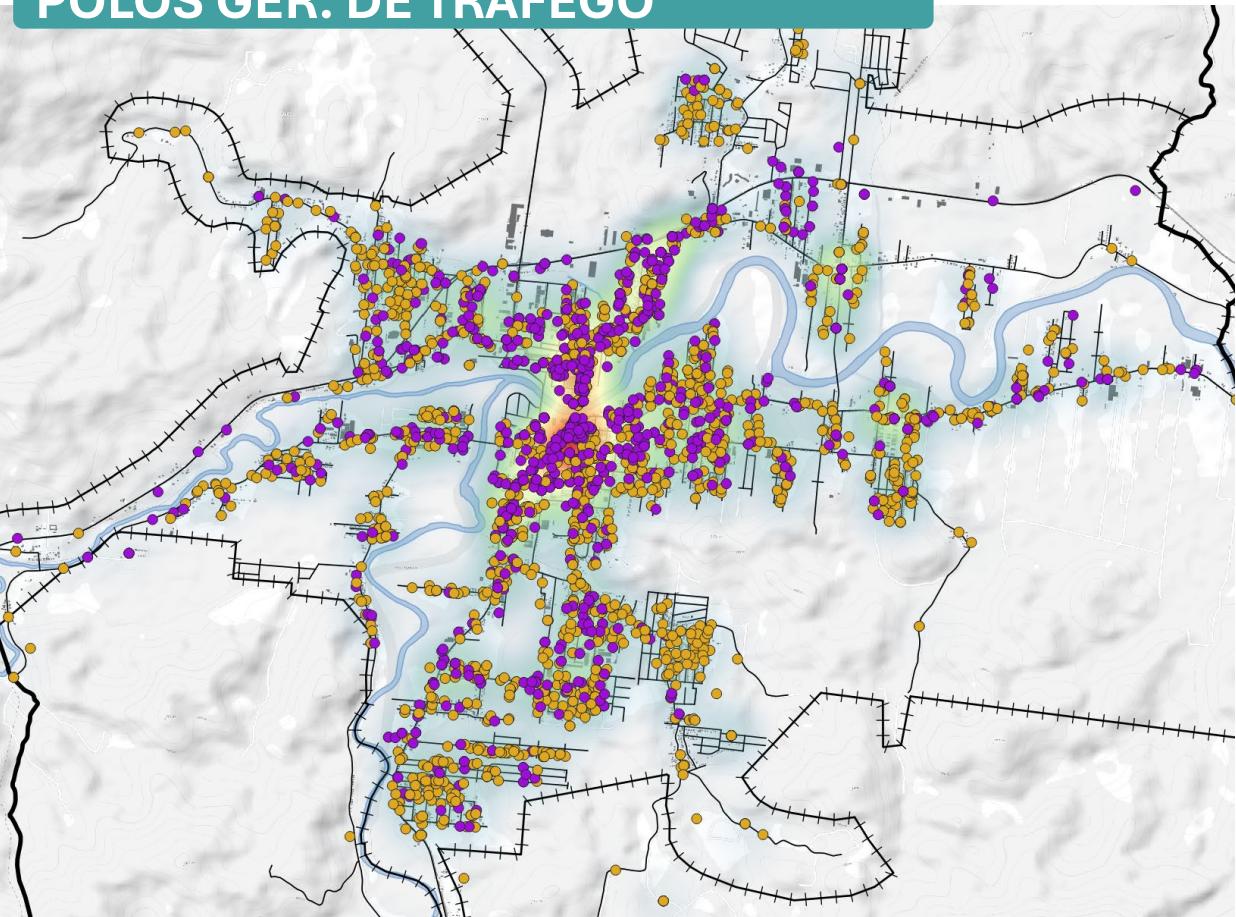
USO INDUSTRIAL



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

B- ANÁLISE TÉCNICA

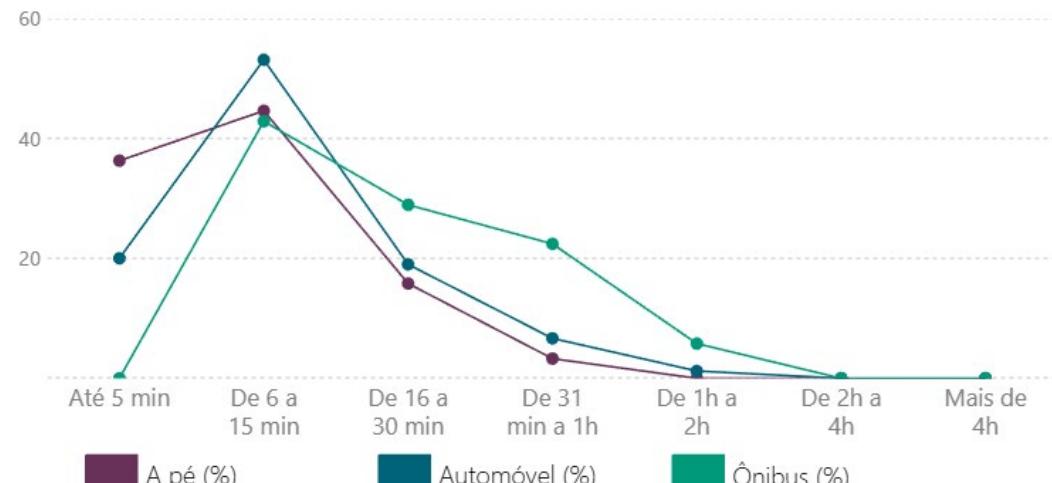
PÓLOS GER. DE TRÁFEGO



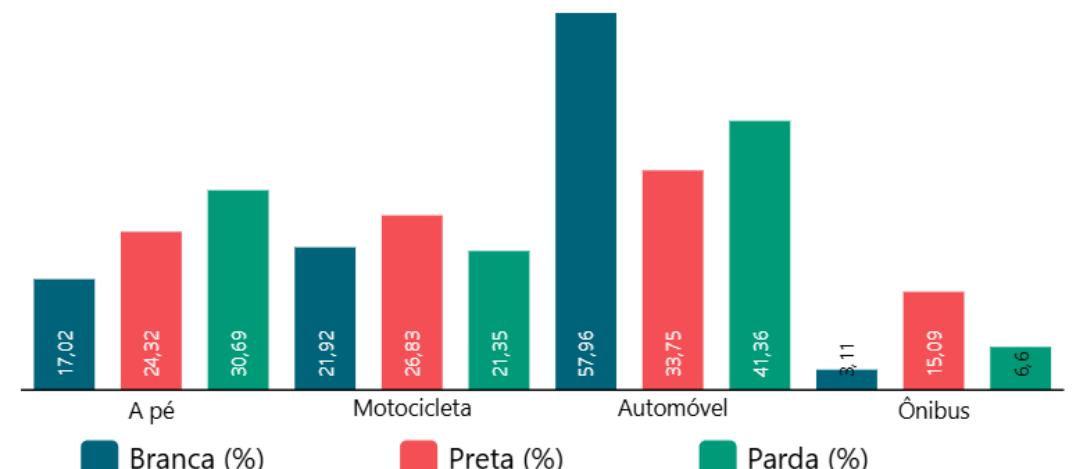
B- ANÁLISE TÉCNICA

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

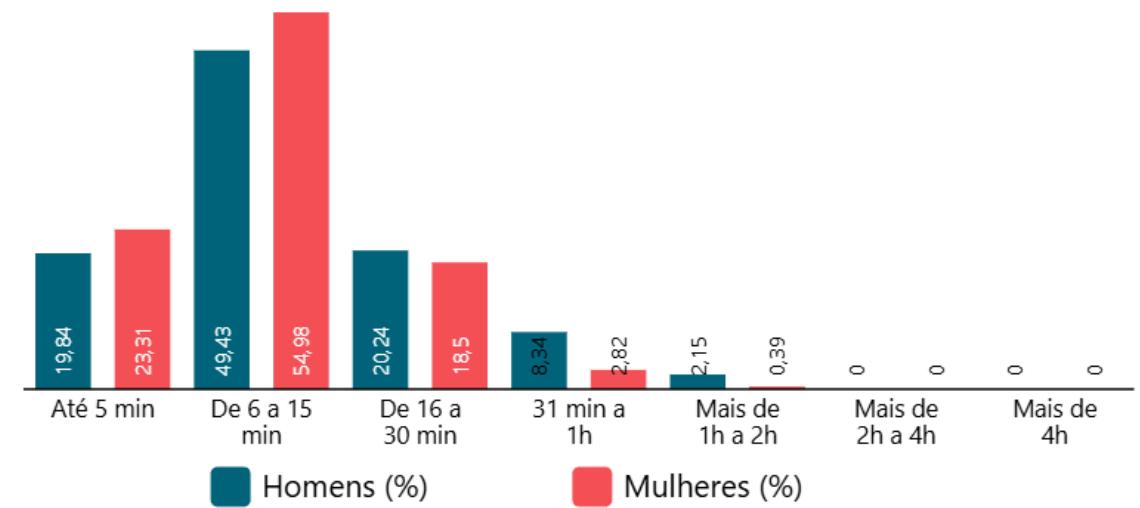
■ Outro município

■ Mais de um município ou país

■ Município de residência

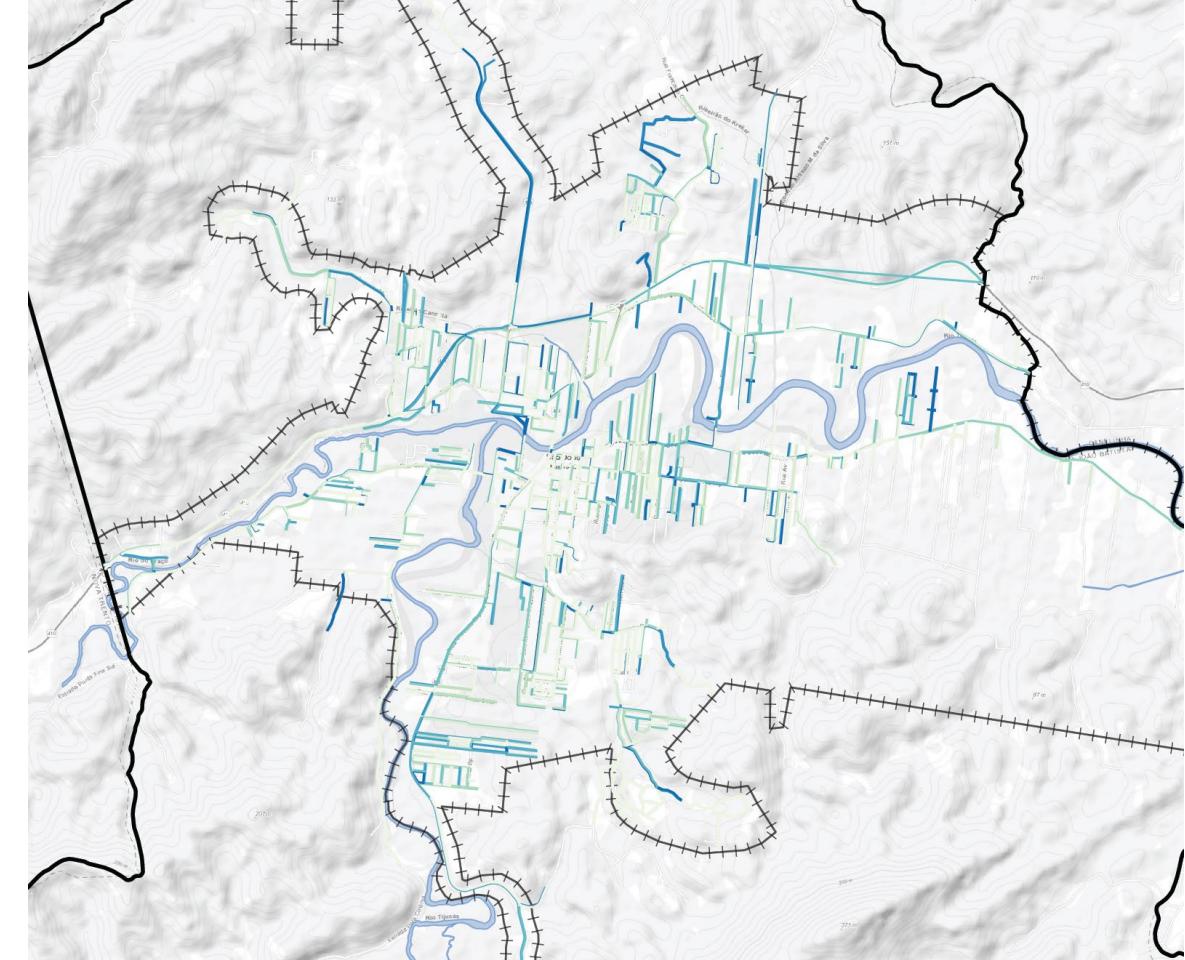
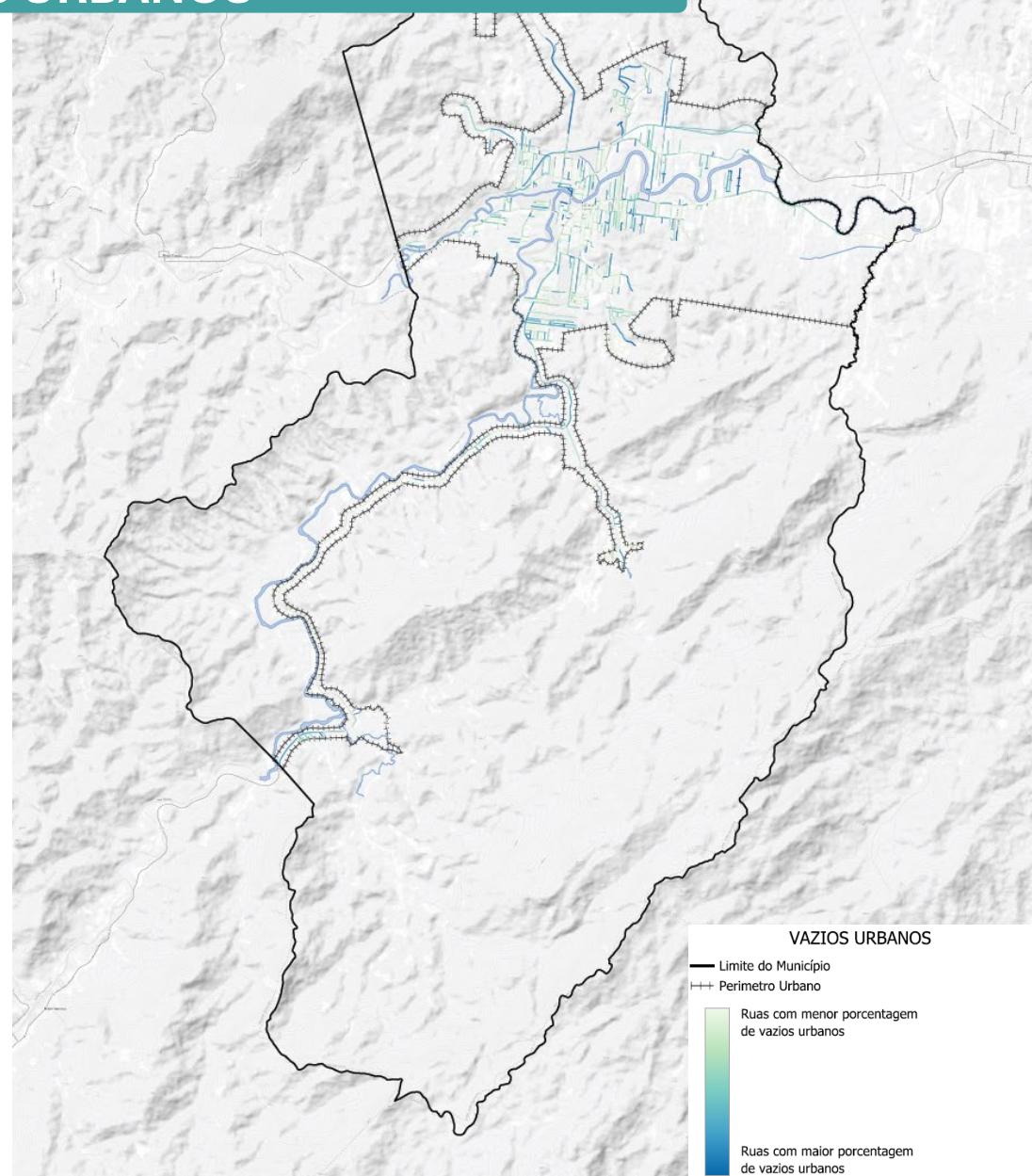
■ País estrangeiro

Tempo de deslocamento para o trabalho, por sexo



B- ANÁLISE TÉCNICA

VAZIOS URBANOS

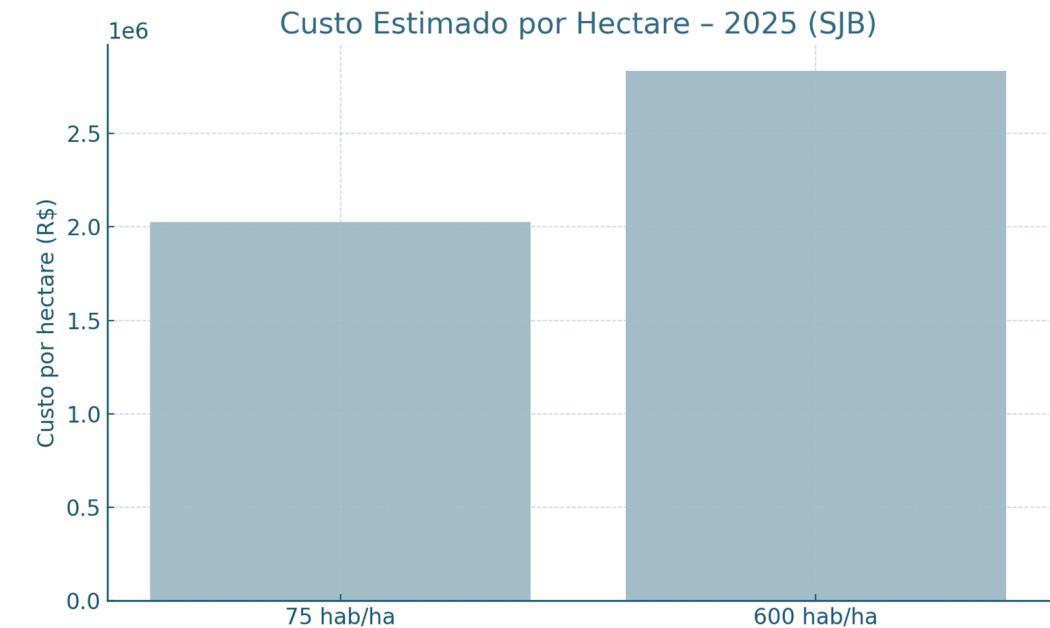
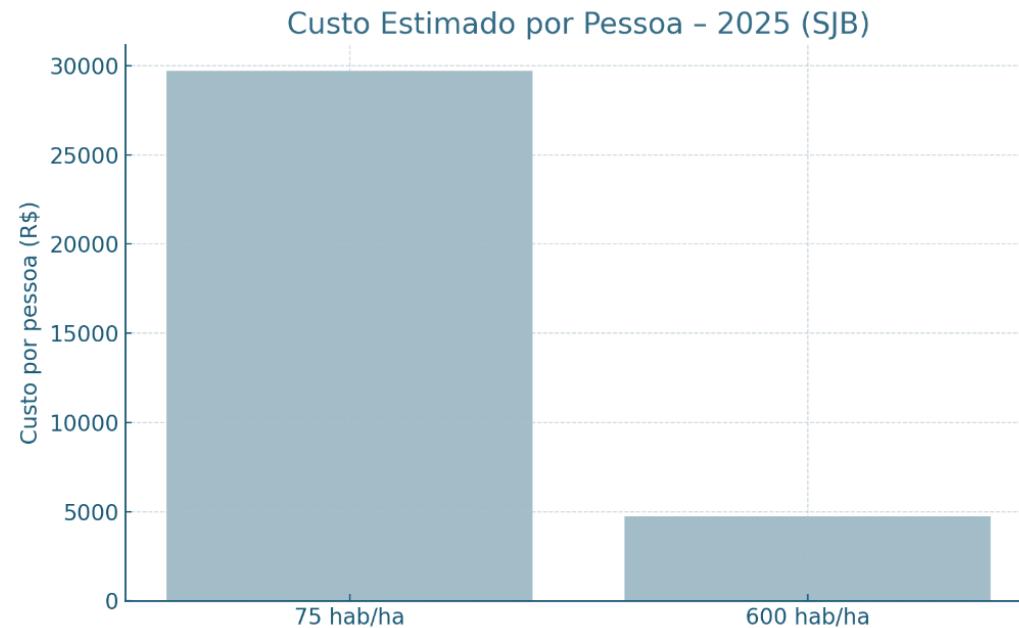


Pouca presença de vazios urbanos na região mais central da cidade.

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

B- ANÁLISE TÉCNICA

VAZIOS URBANOS





CIDADE QUE SE MOVE

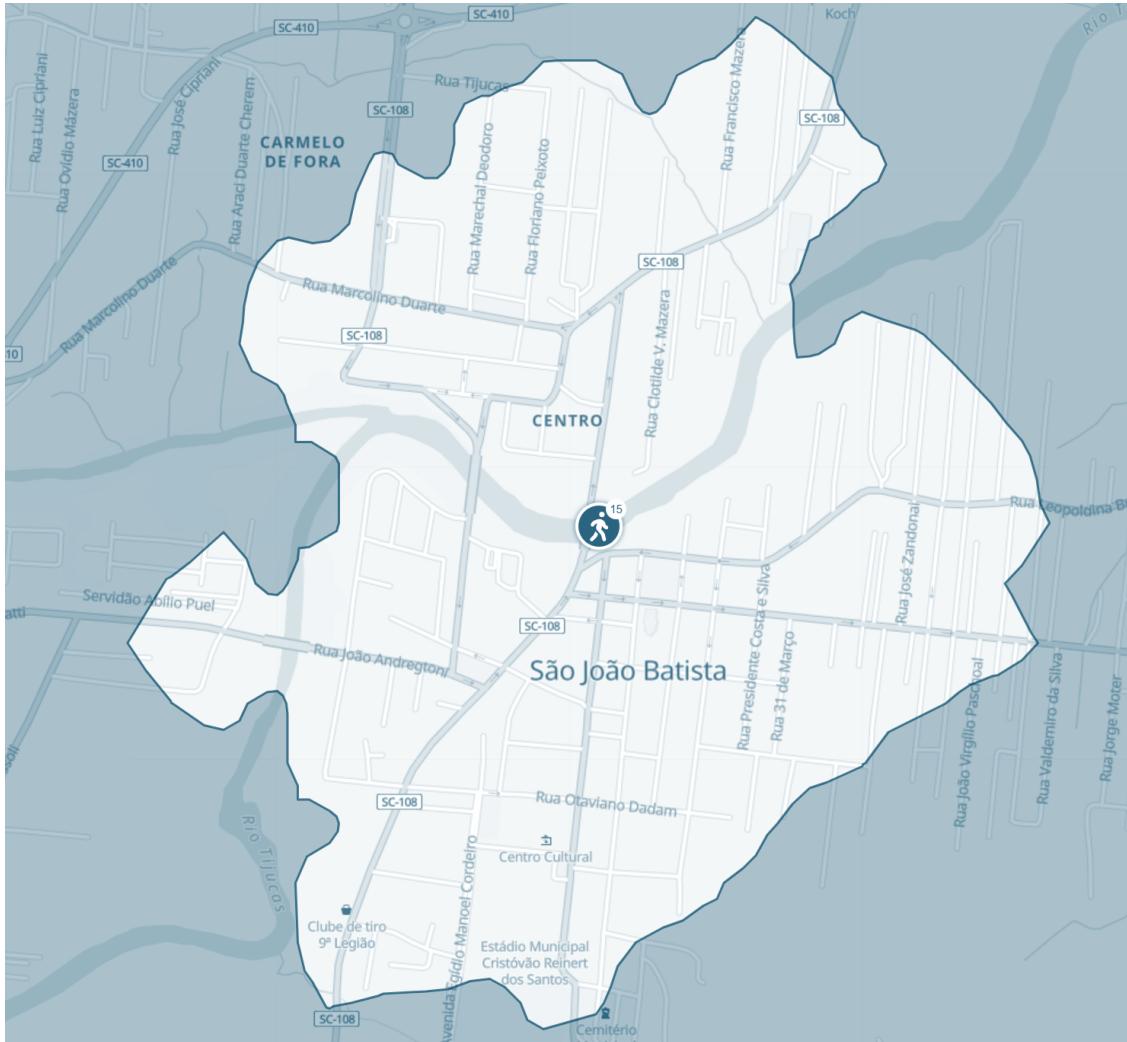
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- **SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES**

B- ANÁLISE TÉCNICA

CIRC. PEDESTRES

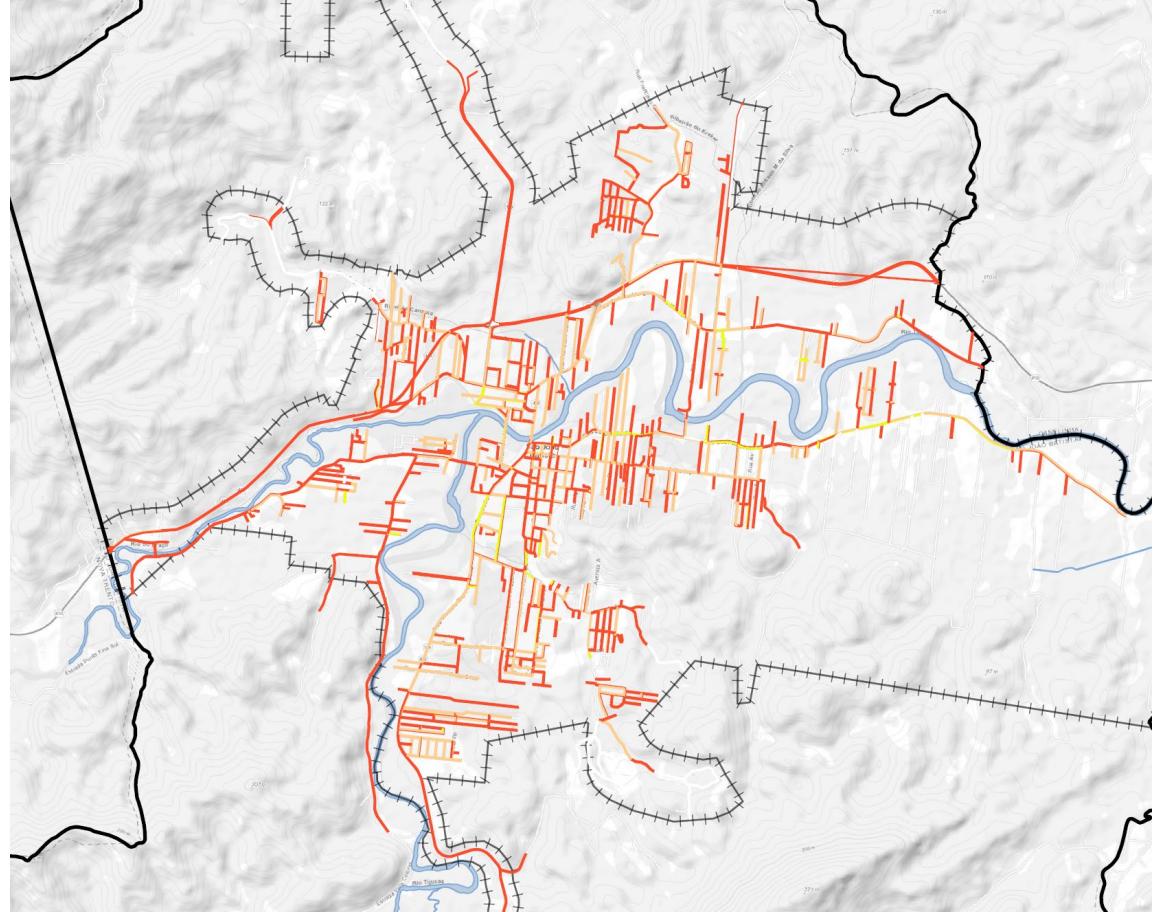
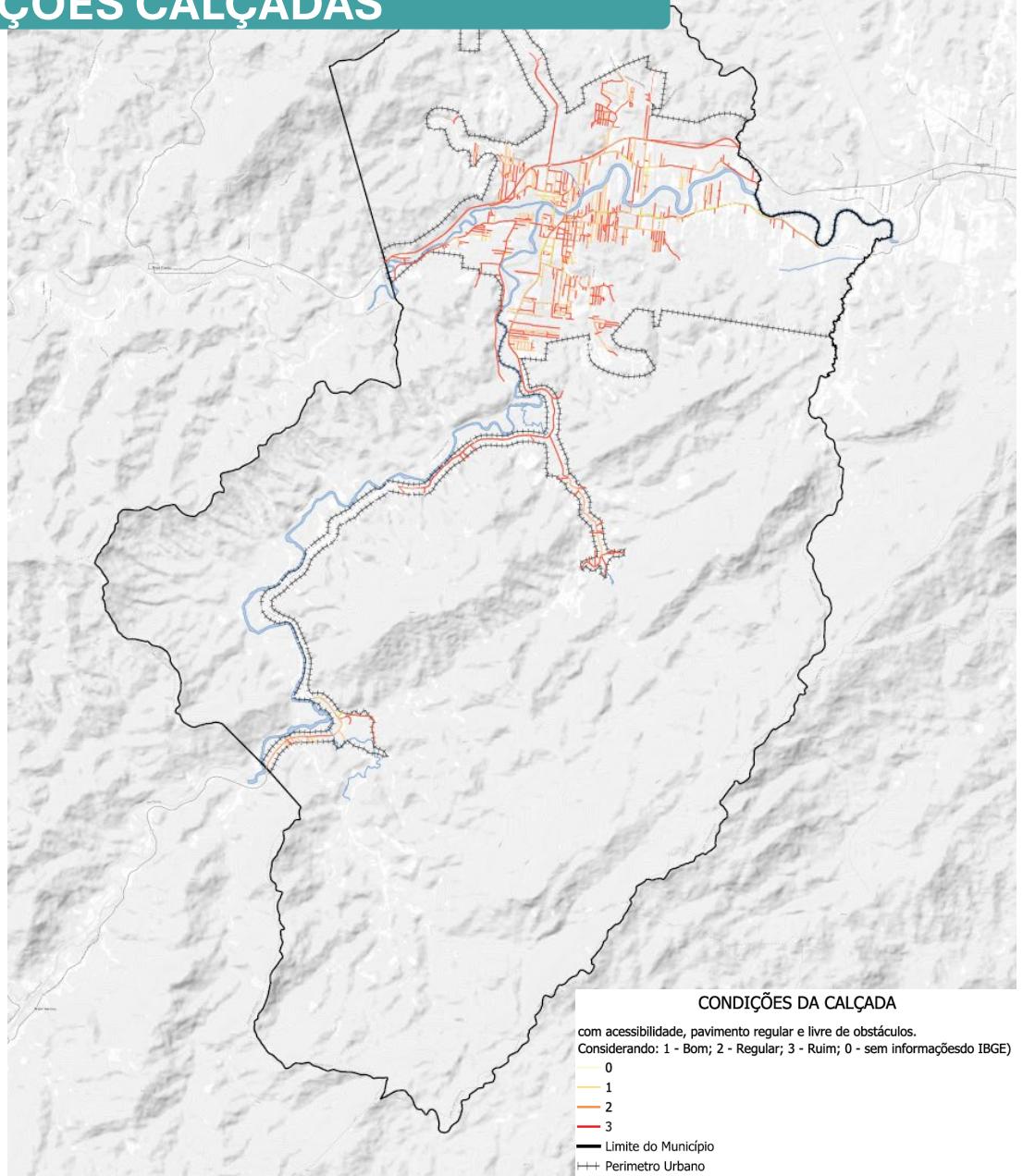


A cidade é fisicamente pequena o suficiente para que grande parte dos deslocamentos cotidianos fosse realizada em até 15 minutos a pé ou de bicicleta. Entretanto:

- 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

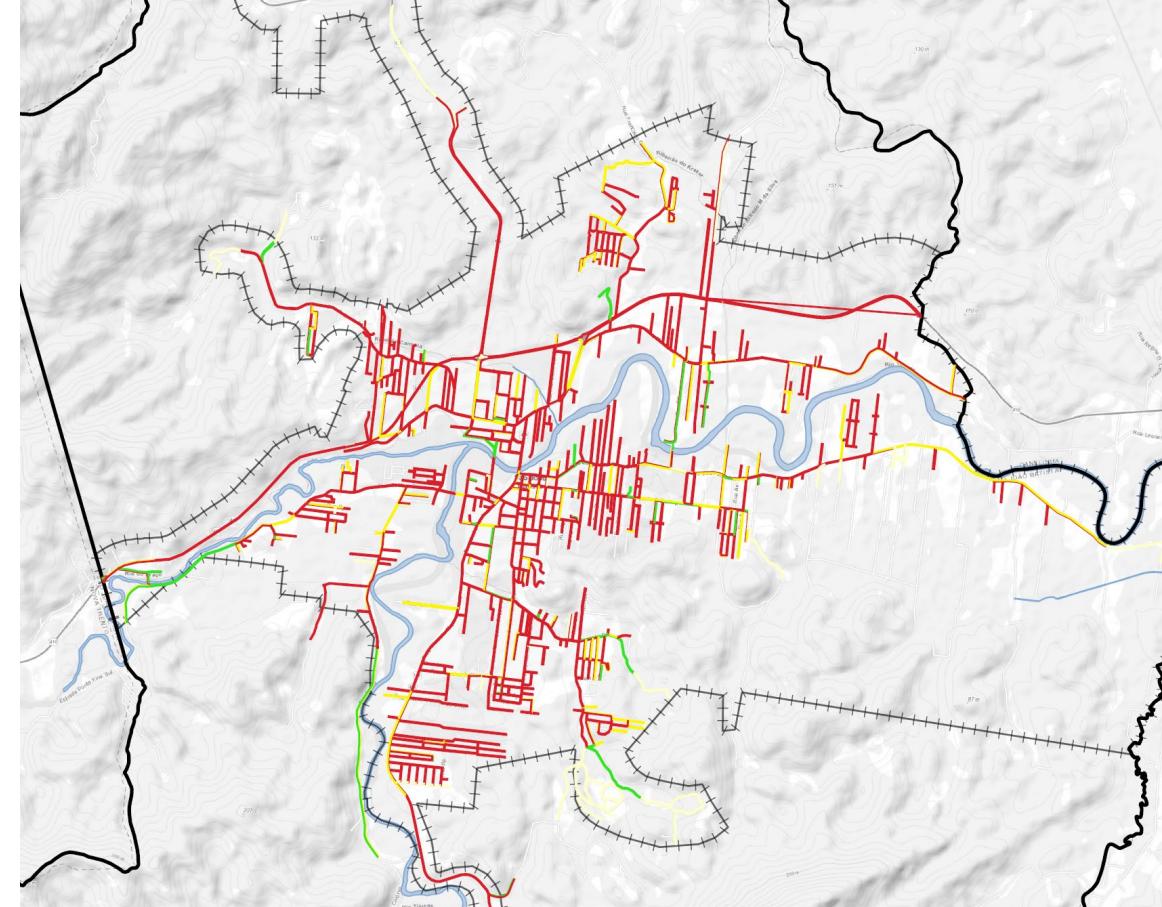
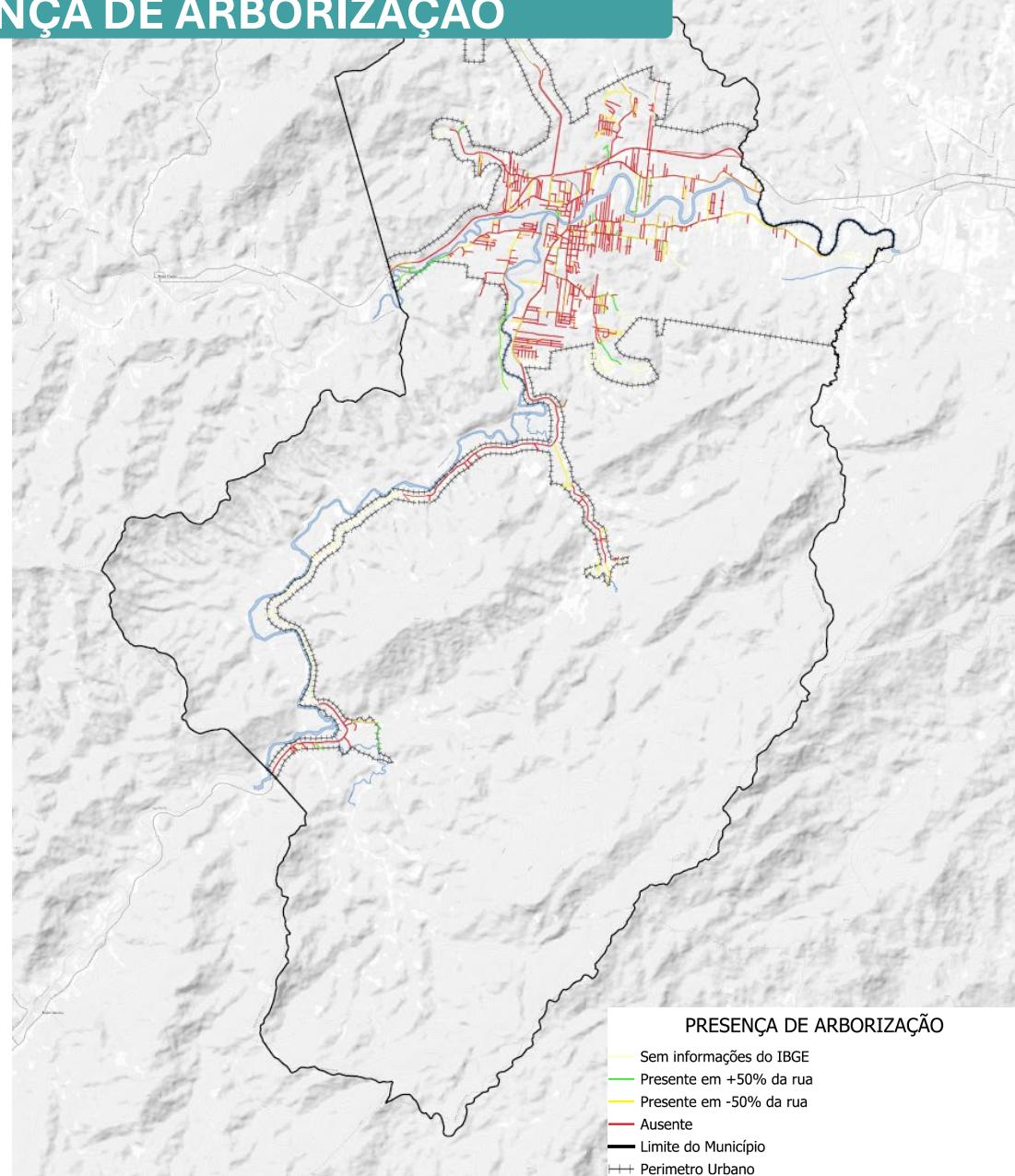
- **RUIM** → 52,7%
- **REGULAR** → 31,7%
- **BOM** → 3,7%
- **Sem Info** → 12%

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

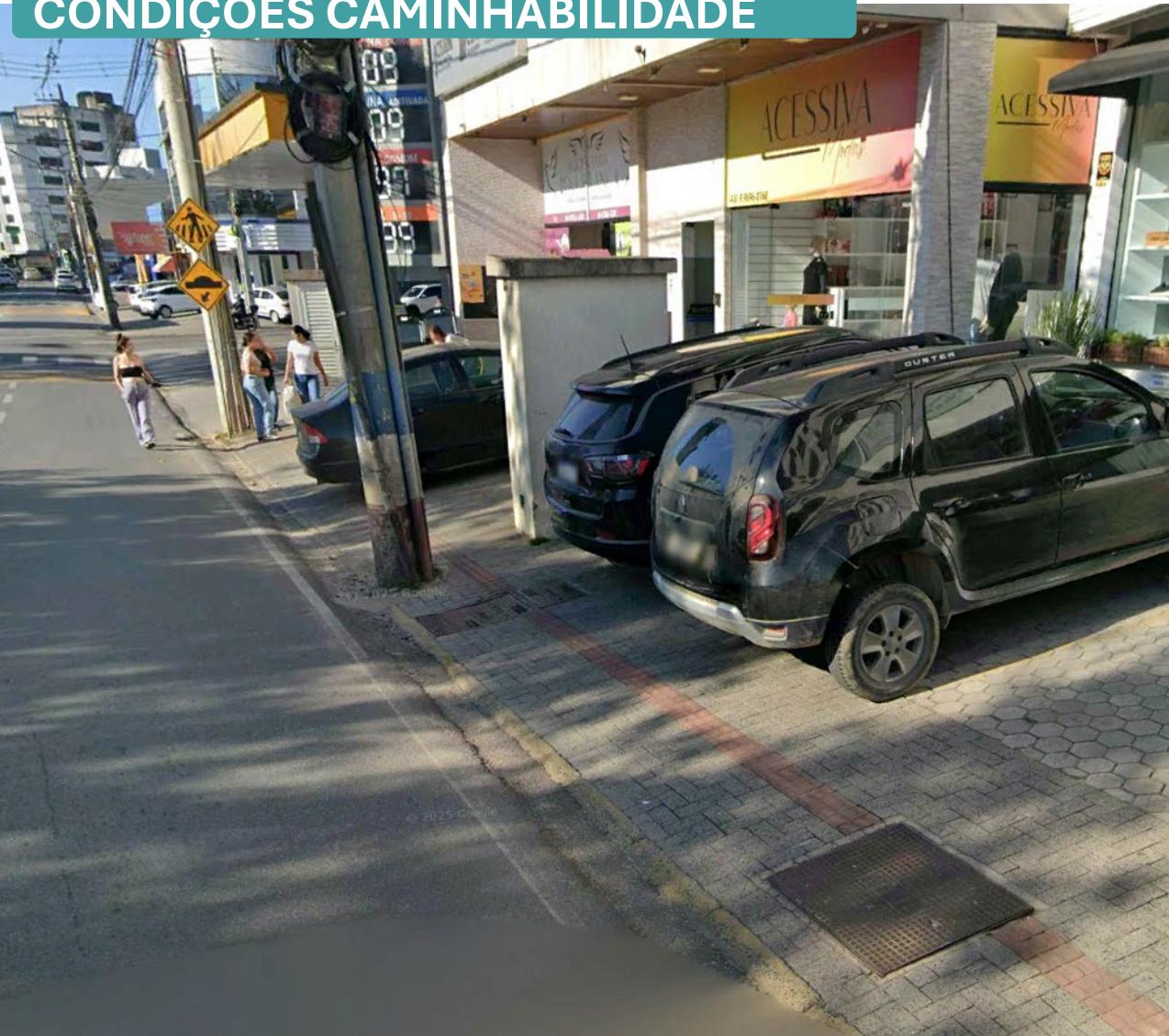


Presença de arborização

- **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

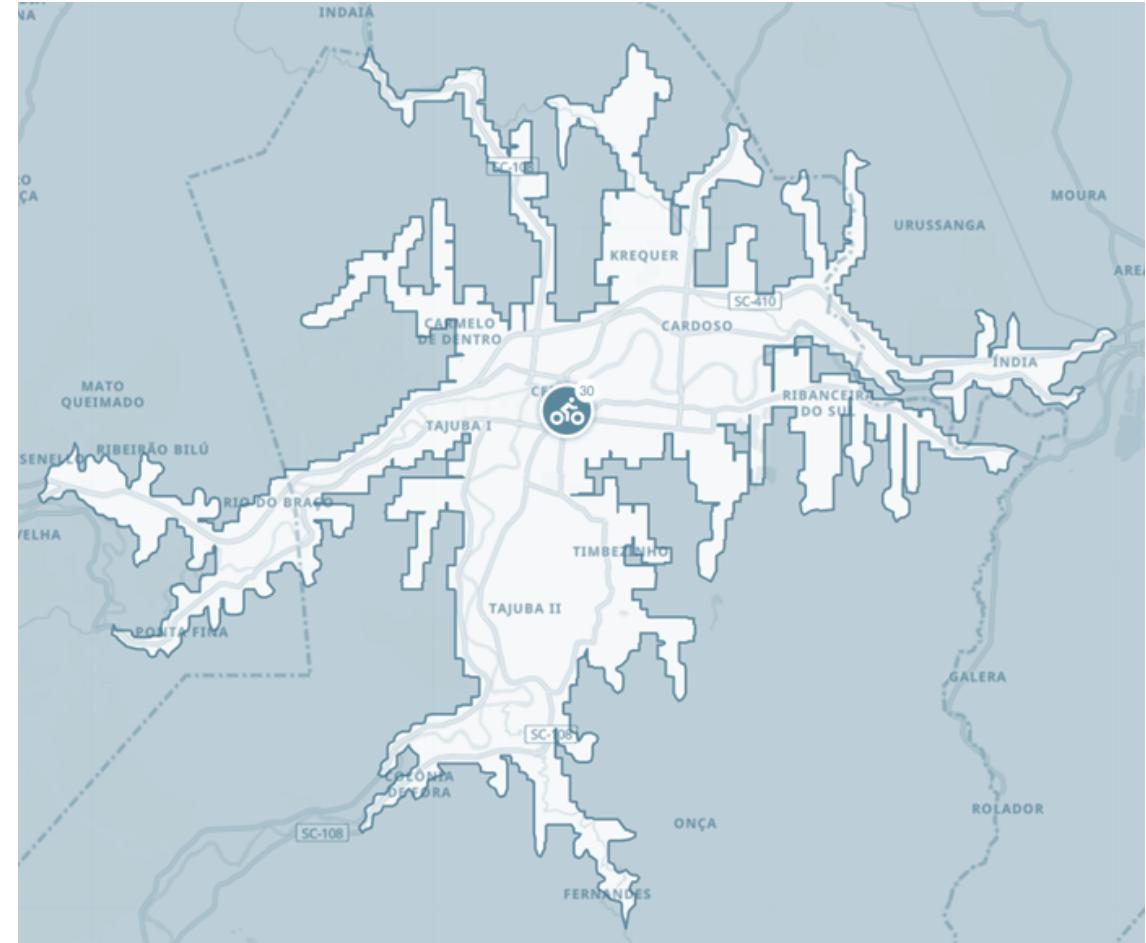
- **SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE
CICLISTAS**

B- ANÁLISE TÉCNICA

CIRC. CICLISTAS



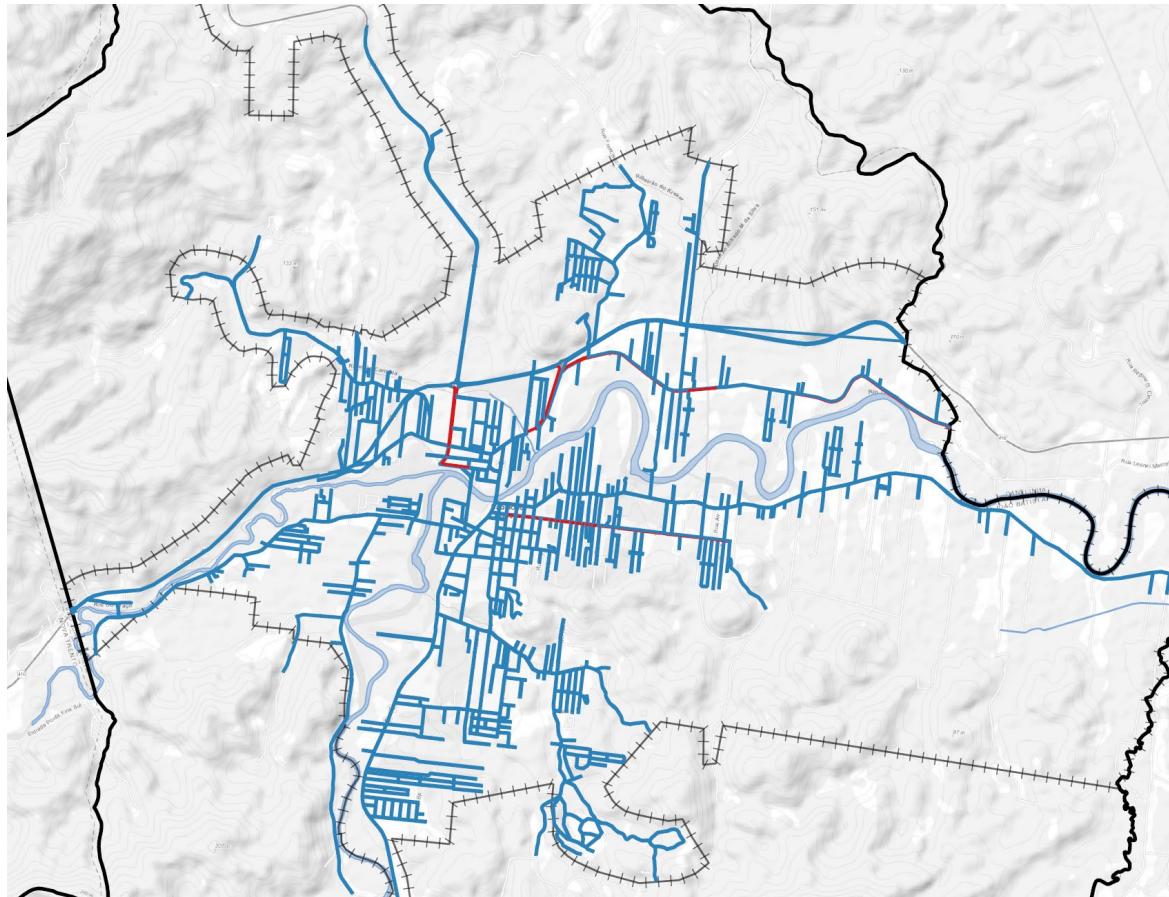
15 MINUTOS



30 MINUTOS

B- ANÁLISE TÉCNICA

CICLOFAIXAS EXISTENTES



PRESENÇA DE INFRAESTRUTURA PARA MODAL BICICLETA

- Limite do Município
- ++ Perímetro 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.

B- ANÁLISE TÉCNICA

CONDIÇÕES CICLOMOBILIDADE



EQUIPAMENTOS DE APOIO

- 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; Unesul, Tiquin, 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

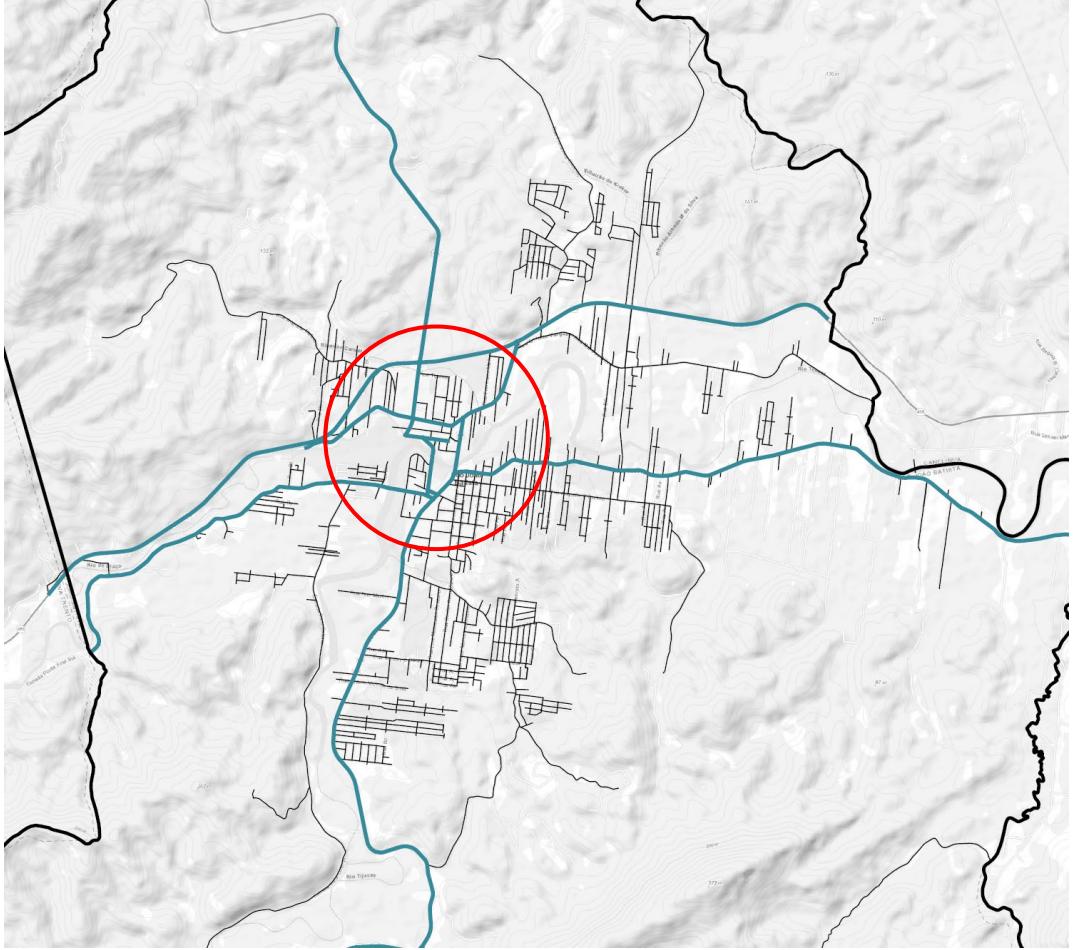
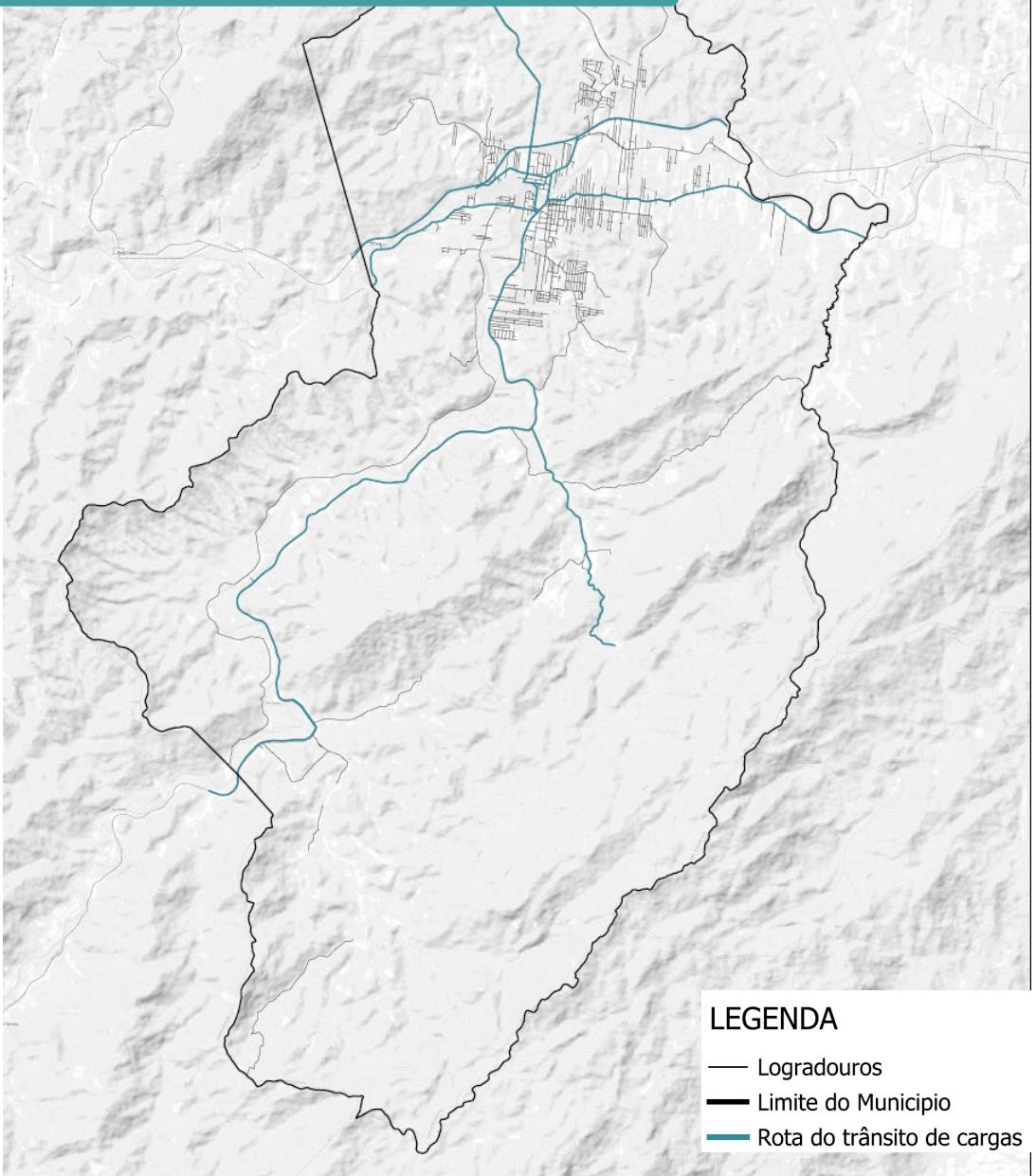
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

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

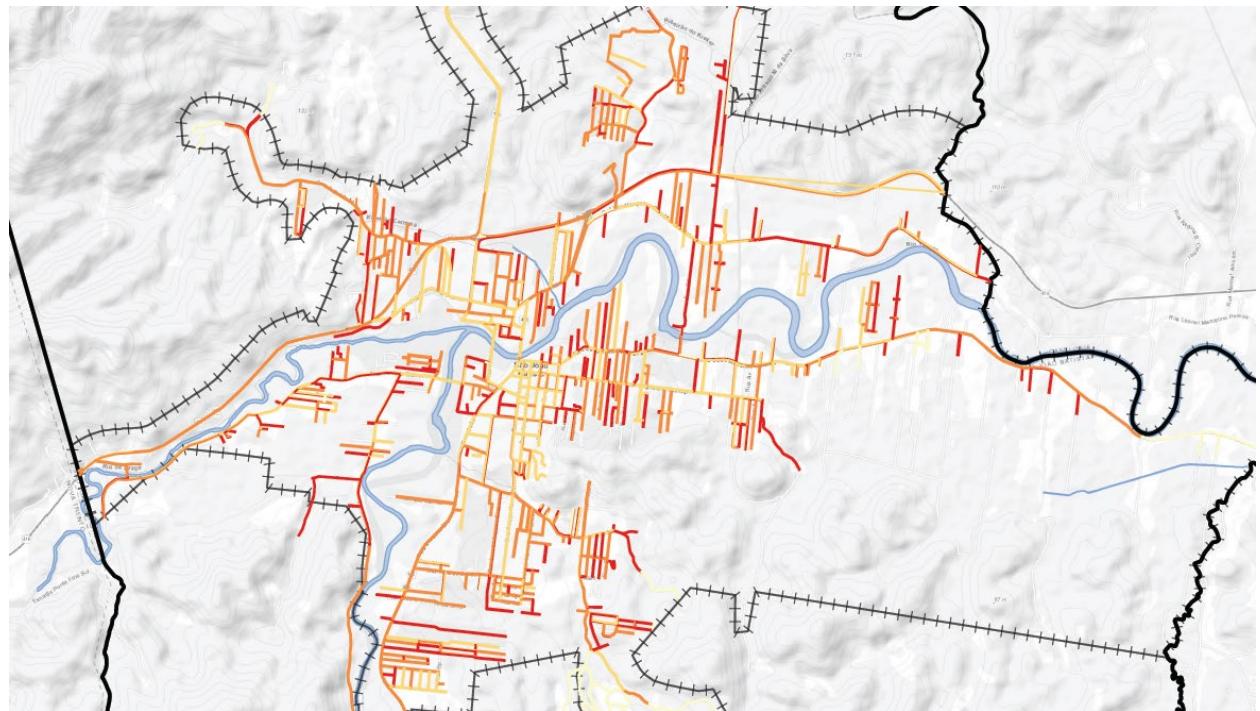
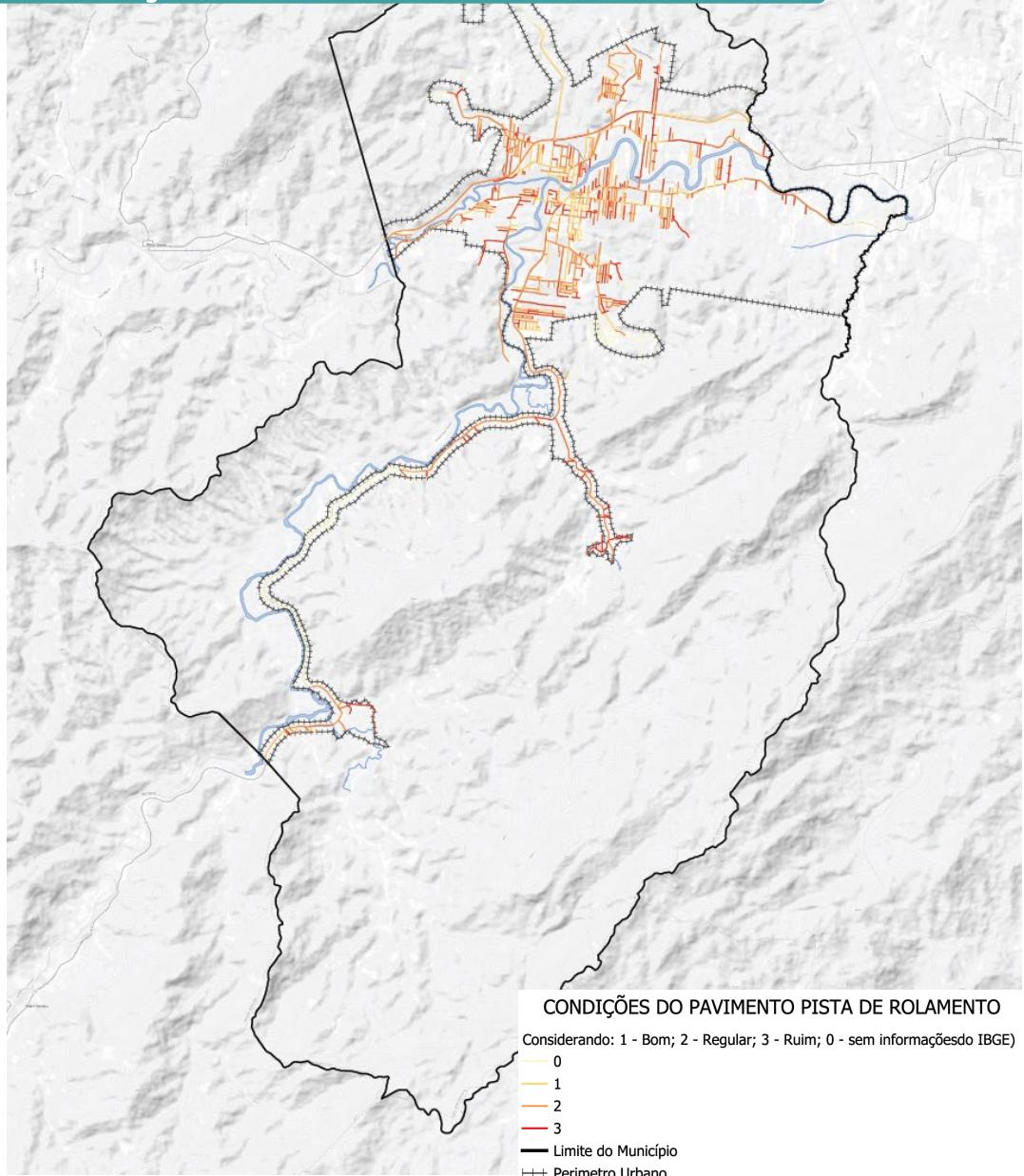
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

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 Vertical

Inexistente → 43,1%
Ruim → 27,6%
Regular → 14,7%
Bom → 4,2%
Sem Info → 10,4%

Condições da Sinalização Horizontal

Inexistente → 51,2%
Ruim → 15,4%
Regular → 7,1%
Bom → 6,0%
Sem Info → 10,4%

Presença de Canteiro Central

- Não → 85,1%
- Sim → 14,9%

Sentido da Circulação

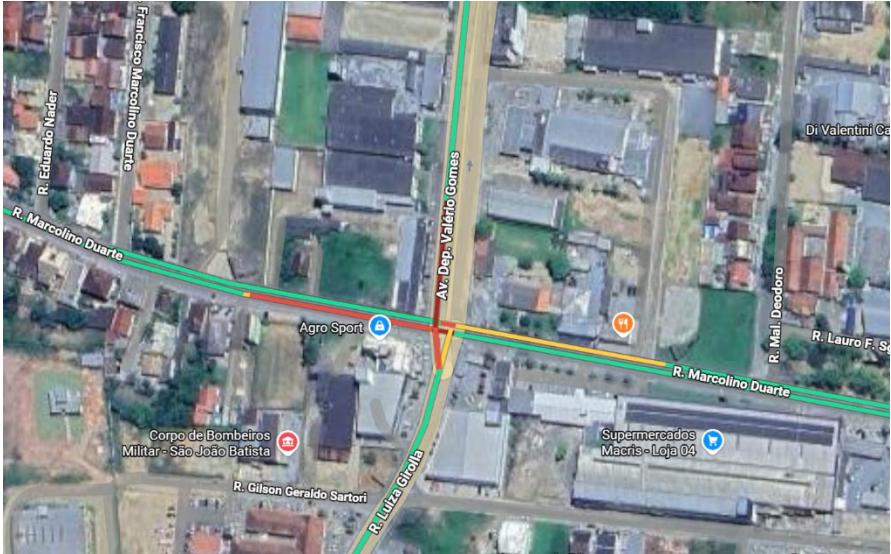
- N-S → 23,1%
- S-N → 23,8%
- L-O → 20,8%
- O-L → 21,9%
- Sem Info → 10,5%

Presença de Faixas por Sentido

- Uma Faixa → 62,4%
- Duas Faixas 1 → 37,6%

B- ANÁLISE TÉCNICA

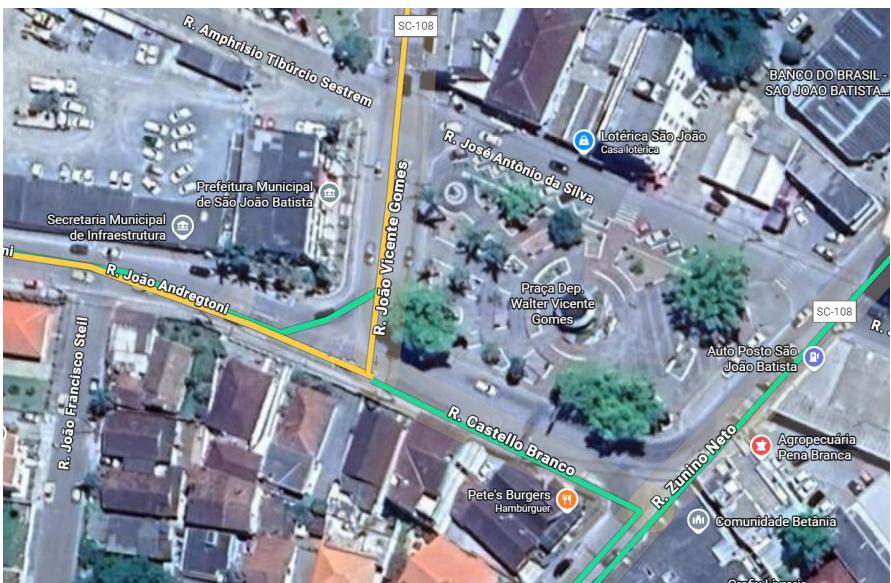
CONFLITOS EM CRUZAMENTO



**R. Marcelino Duarte x
Av. Dep. Valério
Gomes**



**Rod. SC-410 x Av.
Dep. Valério Gomes**



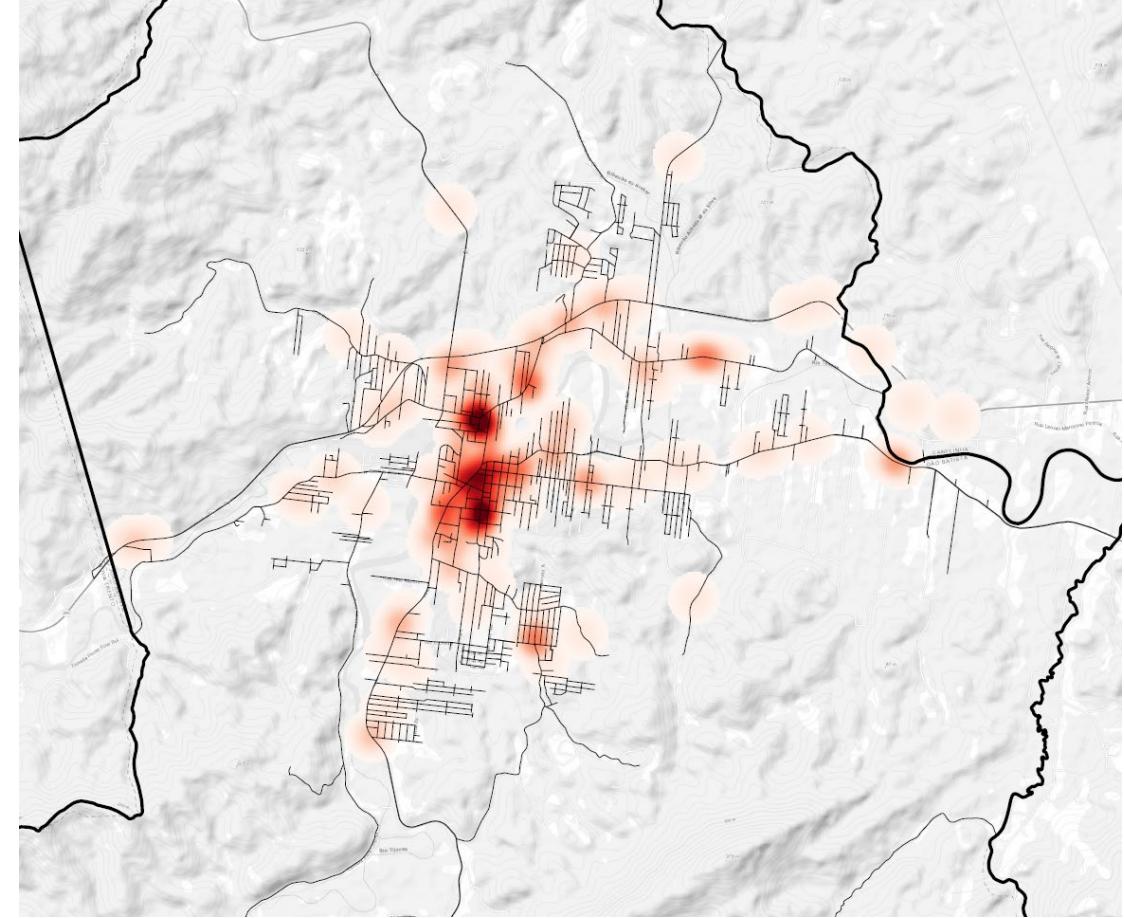
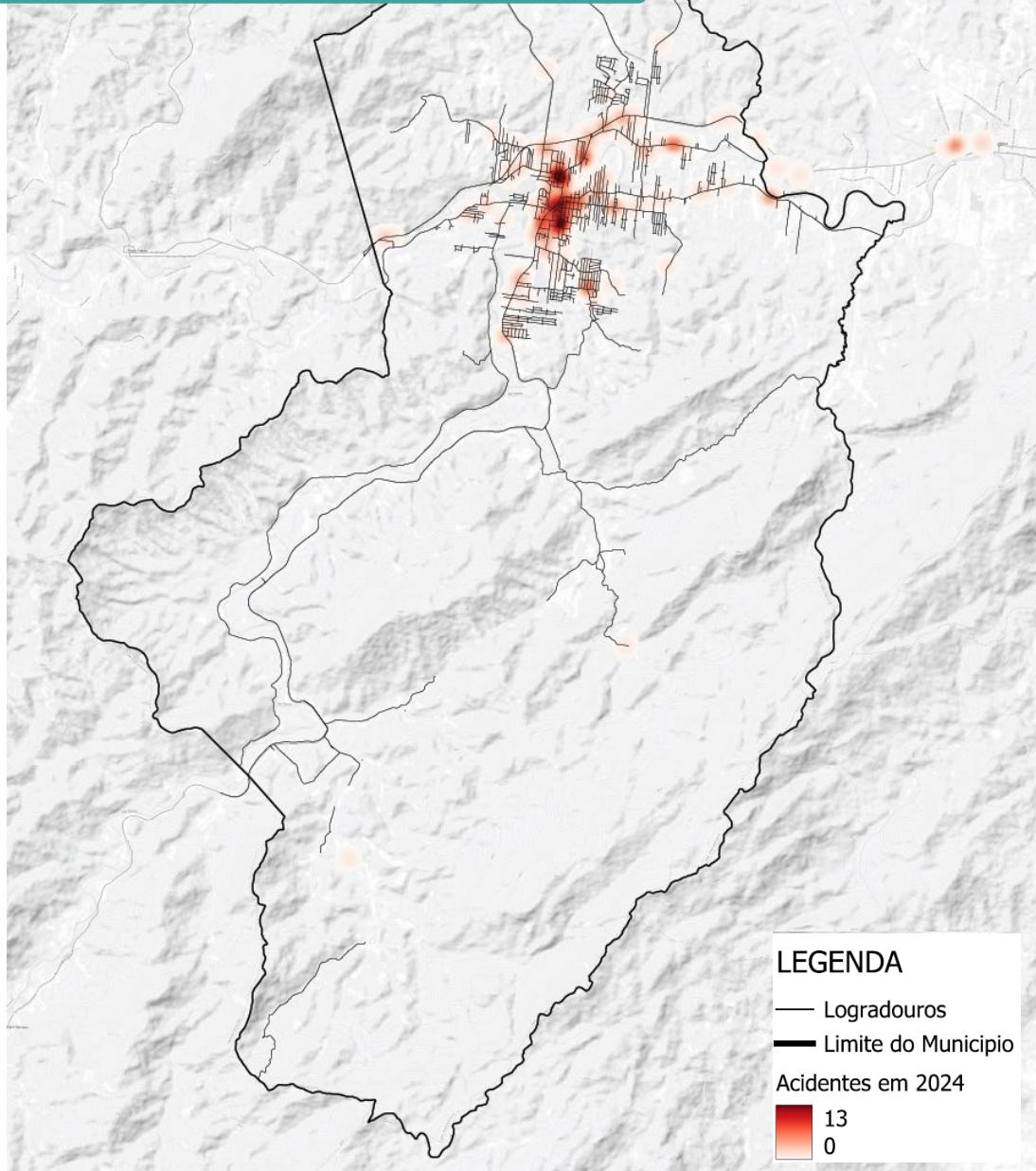
**Entorno da Praça
Dep. Walter Vicente
Gomes**



**R. Padre Januário x
Rua Leoberto Leal**

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 cicloviária 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



ESTACIONAMENTOS, 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

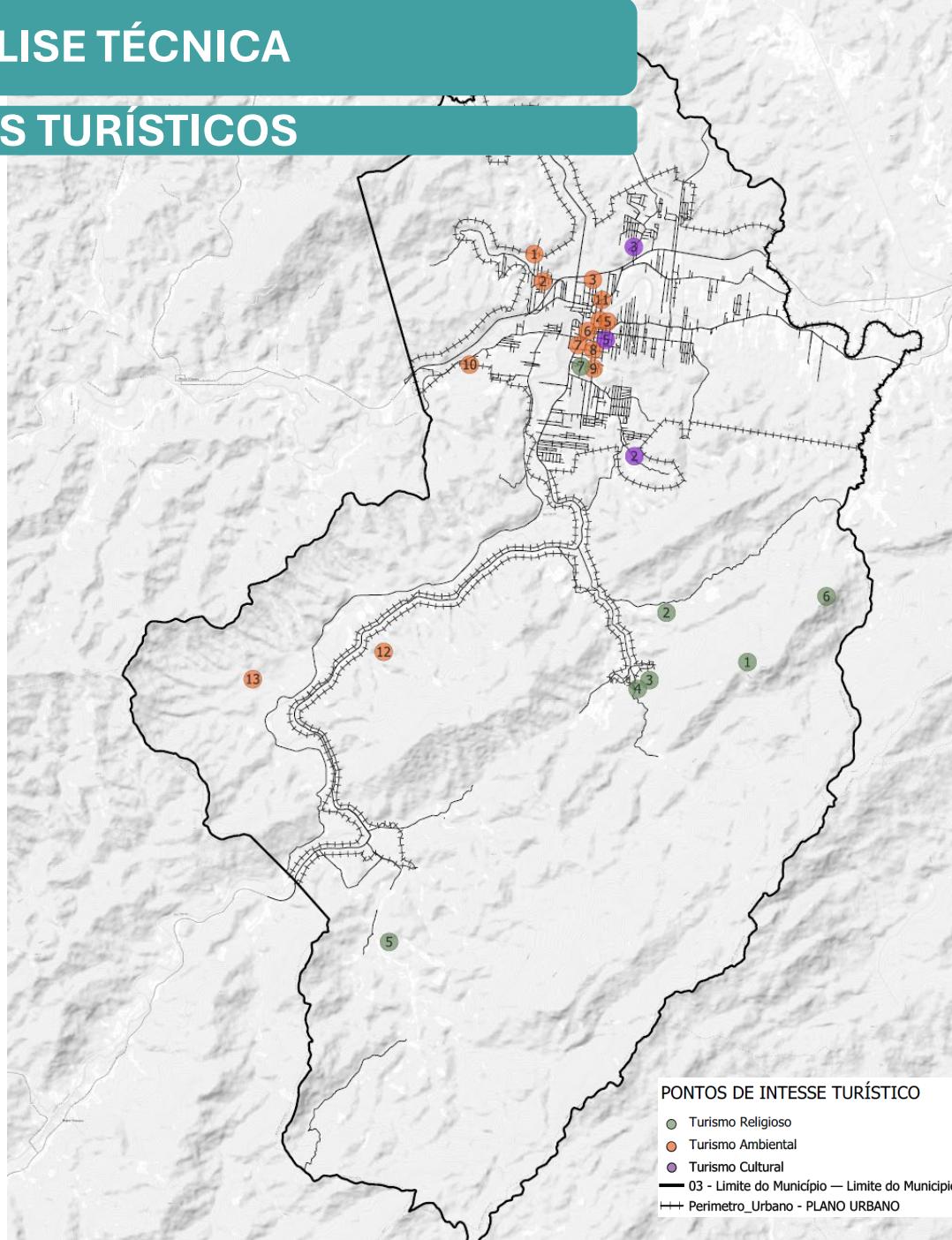
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

B- ANÁLISE TÉCNICA

- MOBILIDADE URBANA E TURISMO

B- ANÁLISE TÉCNICA

PONTOS TURÍSTICOS

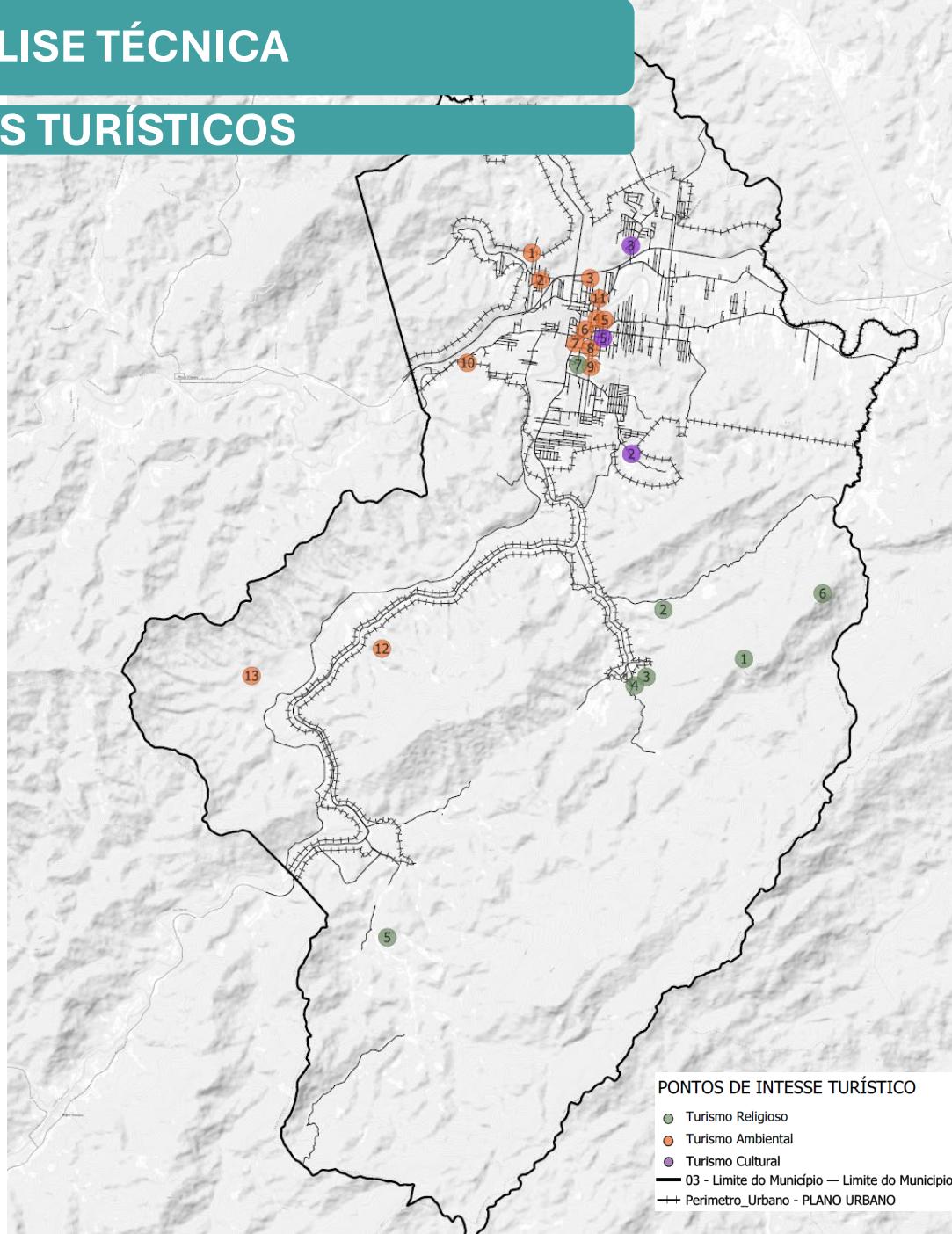


ESCISSÃO, VELOCIDADES E NÓS CRÍTICOS

- **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 cataratas**, porém com **baixa integração** e acesso dependente do automóvel.

B- ANÁLISE TÉCNICA

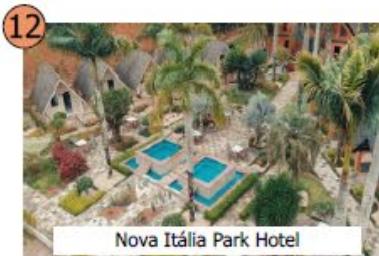
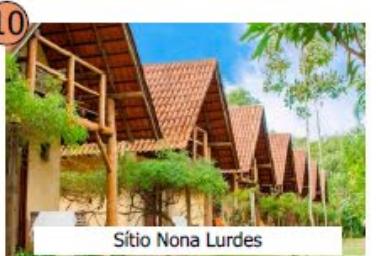
PONTOS TURÍSTICOS



- **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

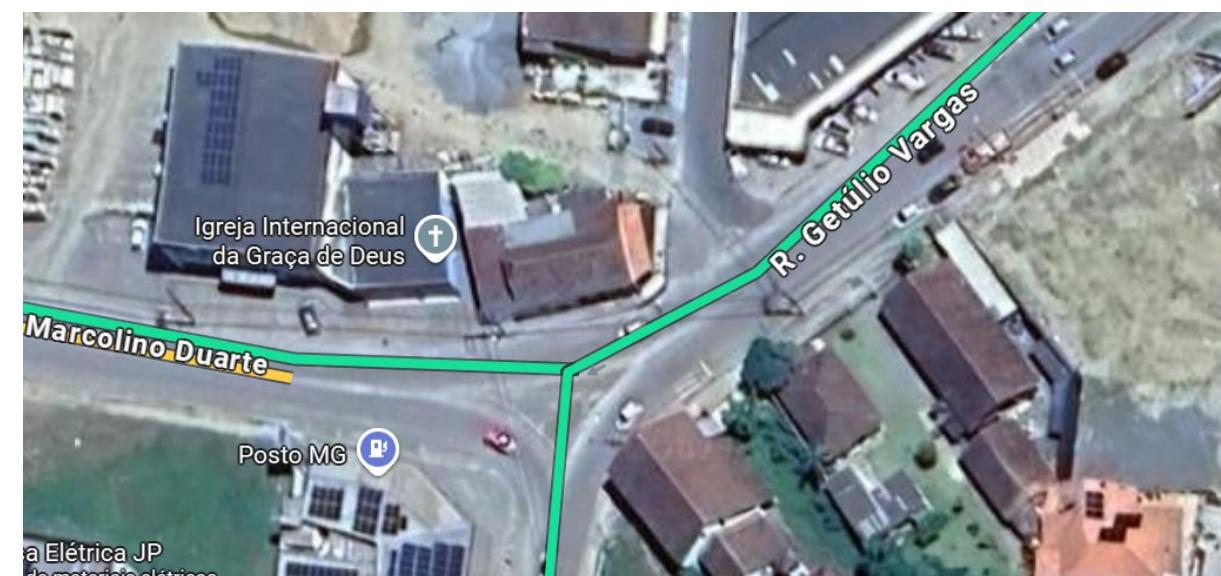
R. EDUARDO NADER

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

P01 P02 P03 P04 P05 P07 P08 P09

| 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

P01 P02 P03 P04 P05 P07

| Horário | Data | Sentido | Pista | Carro (passeio) | Moto | Ônibus | MicroÔnibus / V | Caminhão Simp | Caminhão Mq | S Bicicleta | Pedestre |
|----------------|------------|-----------------------------|-------|-----------------|------|--------|-----------------|---------------|-------------|-------------|----------|
| 11:30 as 12:00 | 15/12/2025 | Ribanceira do Sul/Centro | P01 | 38 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 8 |
| 11:30 as 12:00 | 15/12/2025 | Ribanceira do Sul/Cardoso | P02 | 53 | 19 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 |
| 11:30 as 12:00 | 15/12/2025 | Ribanceira do Sul/Cardoso | P03 | 27 | 4 | 0 | 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 | 0 |
| 11:30 as 12:00 | 15/12/2025 | Ribanceira do Sul/Centro | P05 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:30 as 12:00 | 15/12/2025 | Cardoso/Centro | P06 | 38 | 8 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 |
| 11:30 as 12:00 | 15/12/2025 | Cardoso/Ribanceira do Sul | P07 | 19 | 12 | 0 | 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 | 4 |
| 17:00 as 17:30 | 15/12/2025 | Ribanceira do Sul/Cardoso | P02 | 19 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 4 |
| 17:00 as 17:30 | 15/12/2025 | Ribanceira do Sul/Cardoso | P03 | 68 | 53 | 0 | 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 | 0 |
| 17:00 as 17:30 | 15/12/2025 | Ribanceira do Sul/Centro | P05 | 64 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00 as 17:30 | 15/12/2025 | Cardoso/Centro | P06 | 154 | 42 | 0 | 8 | 8 | 0 | 12 | 4 |
| 17:00 as 17:30 | 15/12/2025 | Cardoso/Ribanceira do Sul | P07 | 150 | 132 | 0 | 4 | 0 | 0 | 30 | 4 |

Total dos períodos

777

456

0

20

20

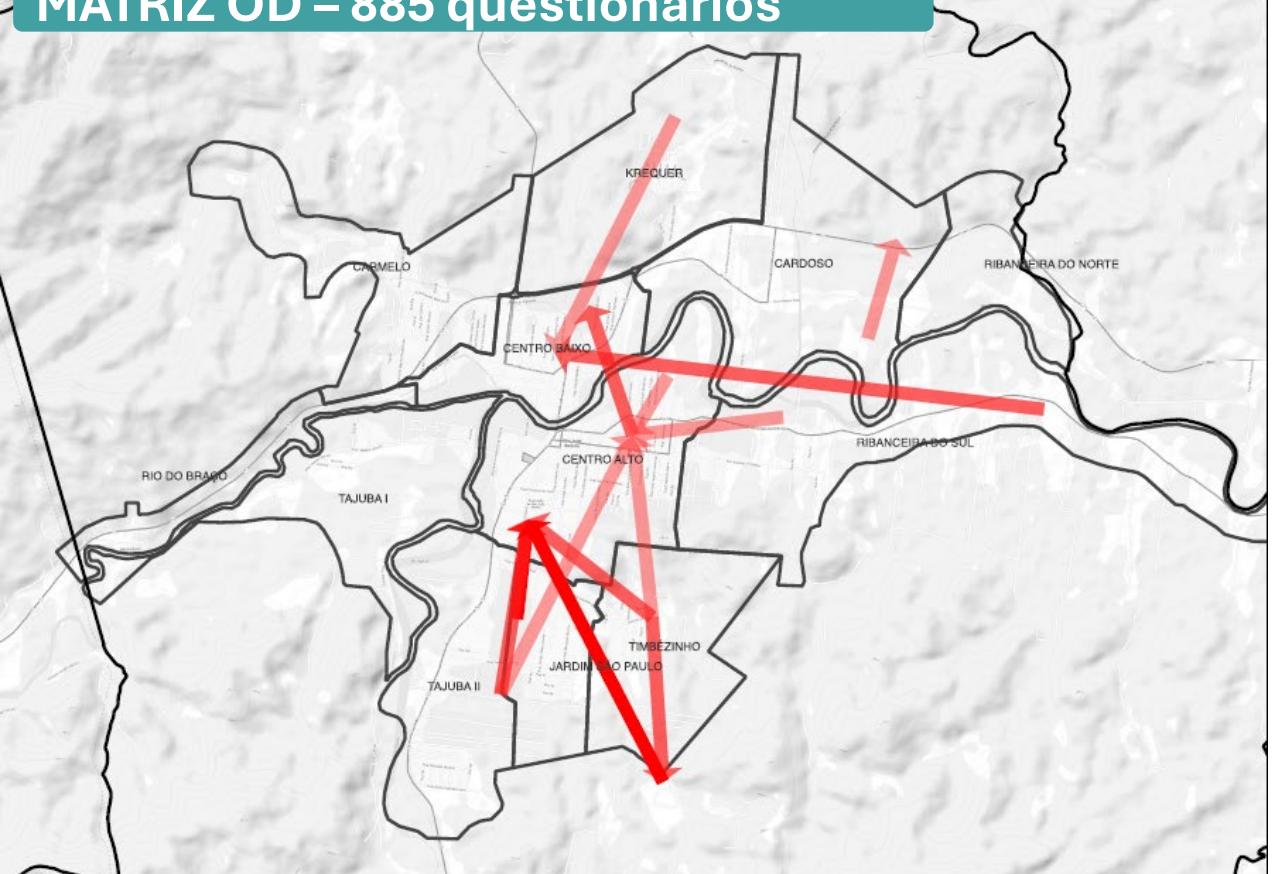
0

77

24

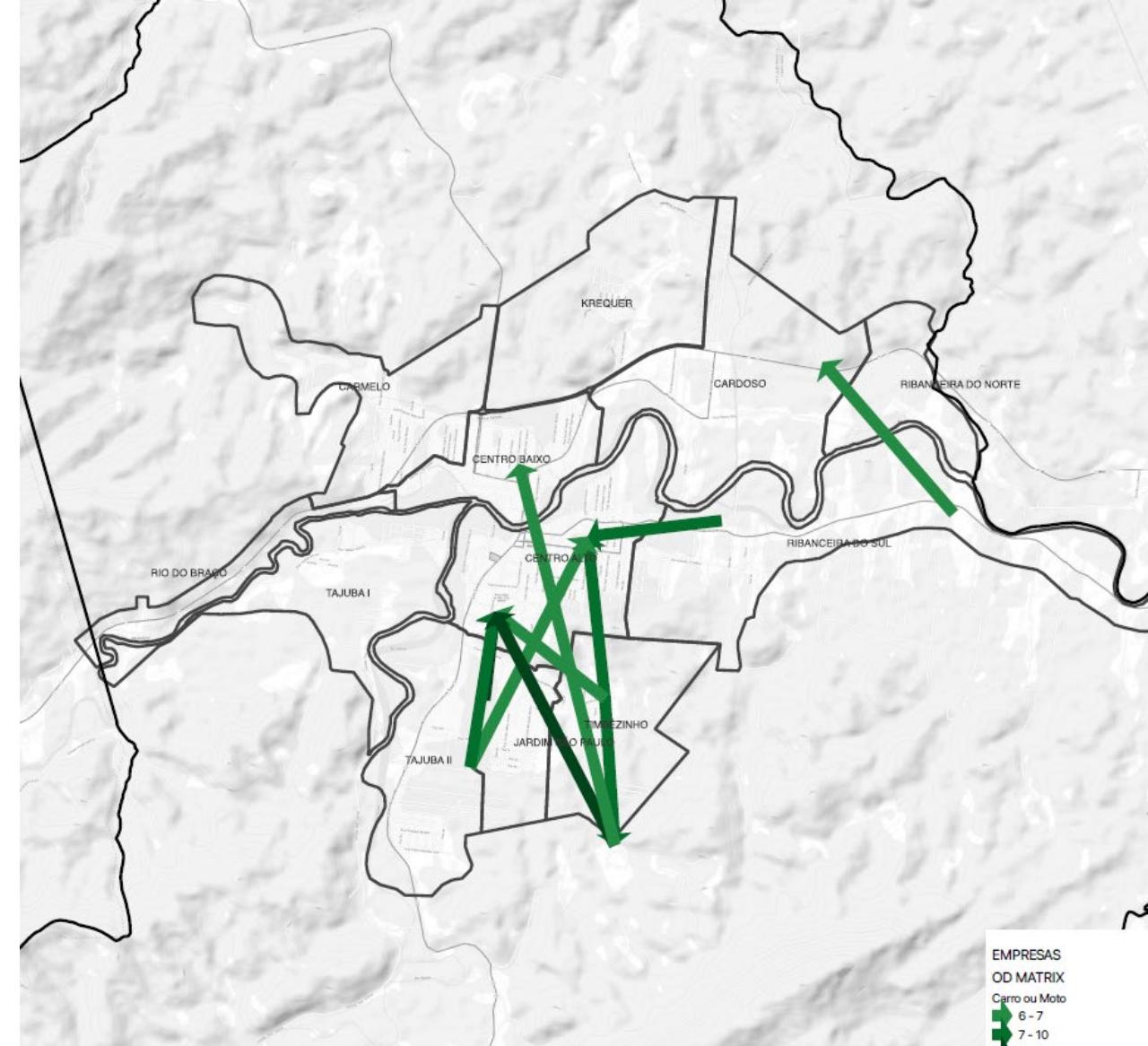
C- PESQUISA APLICADA

MATRIZ OD – 885 questionários



ORIGEM – DESTINO
GERAL

EMPRESAS
OD MATRIX
GERAL
8 - 11
11 - 14
14 - 18
REFERÊNCIAS
— Limite do Município
Analises
■ Bairros
ZONEAMENTO
Esri Topographic

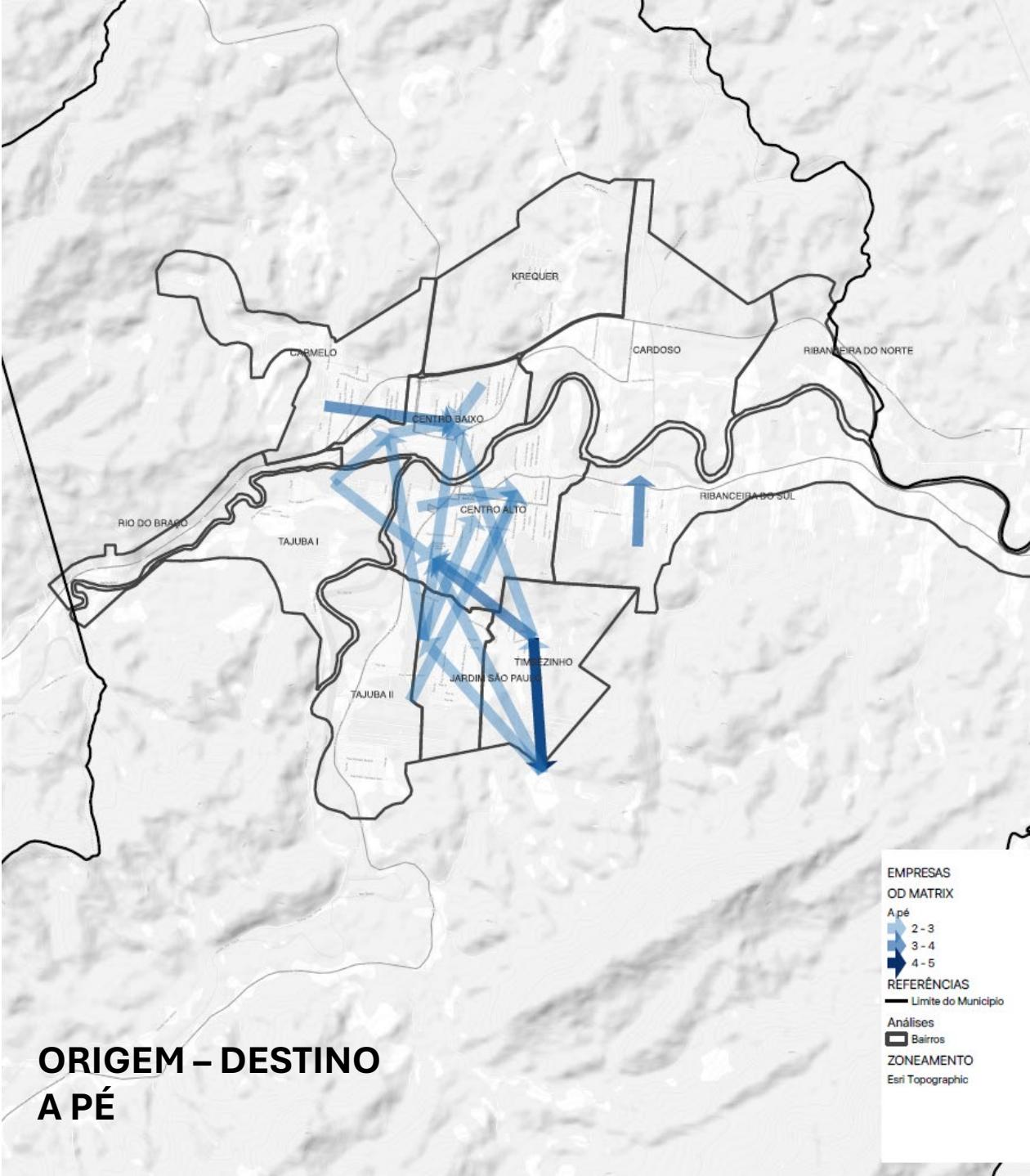
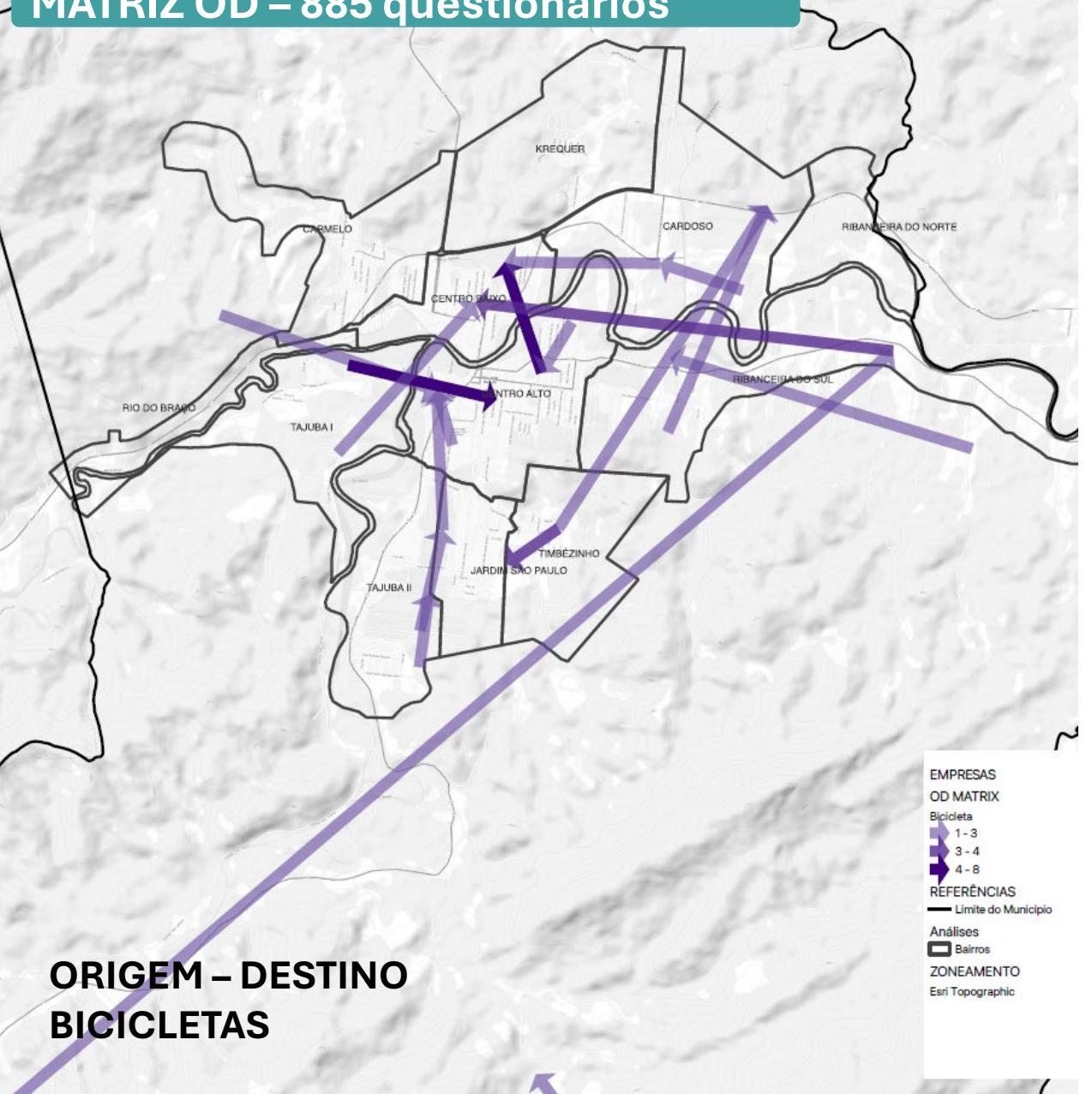


ORIGEM – DESTINO
VEÍCULOS

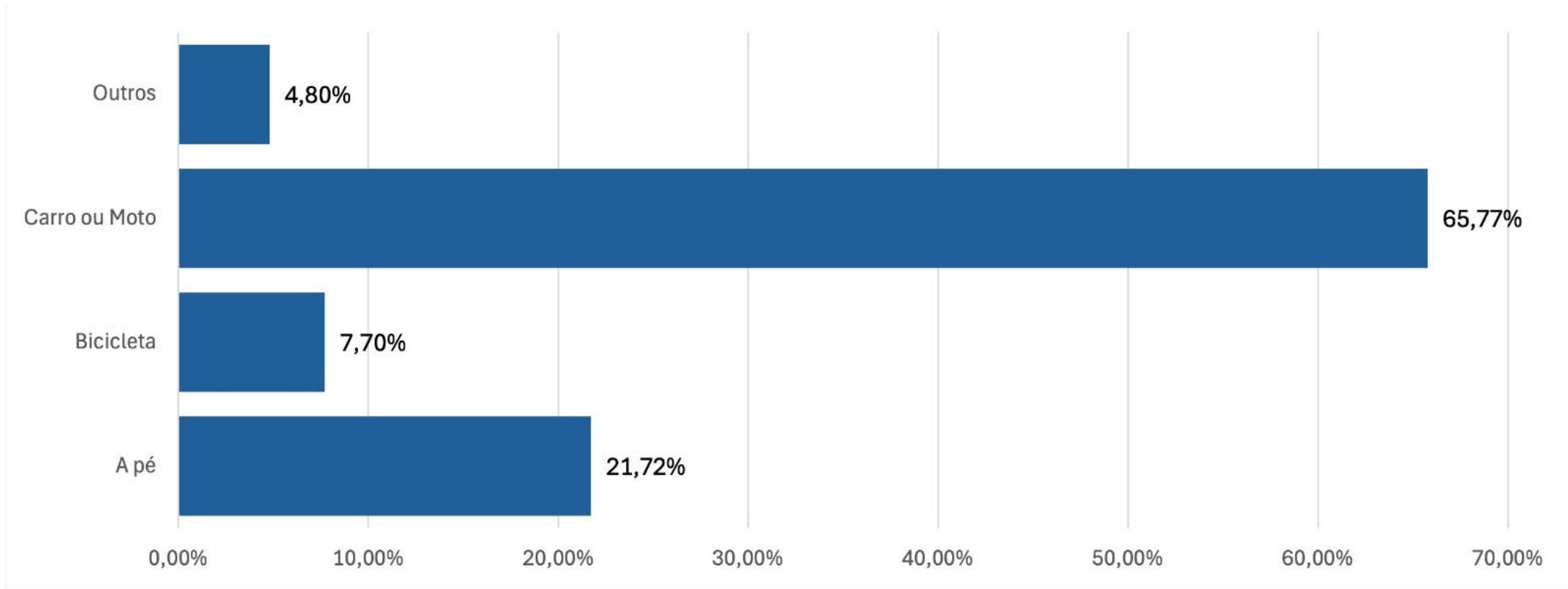
EMPRESAS
OD MATRIX
Carro ou Moto
6 - 7
7 - 10
10 - 13
REFERÊNCIAS
— Limite do Município
Analises
■ Bairros
ZONEAMENTO
Esri Topographic

C- PESQUISA APLICADA

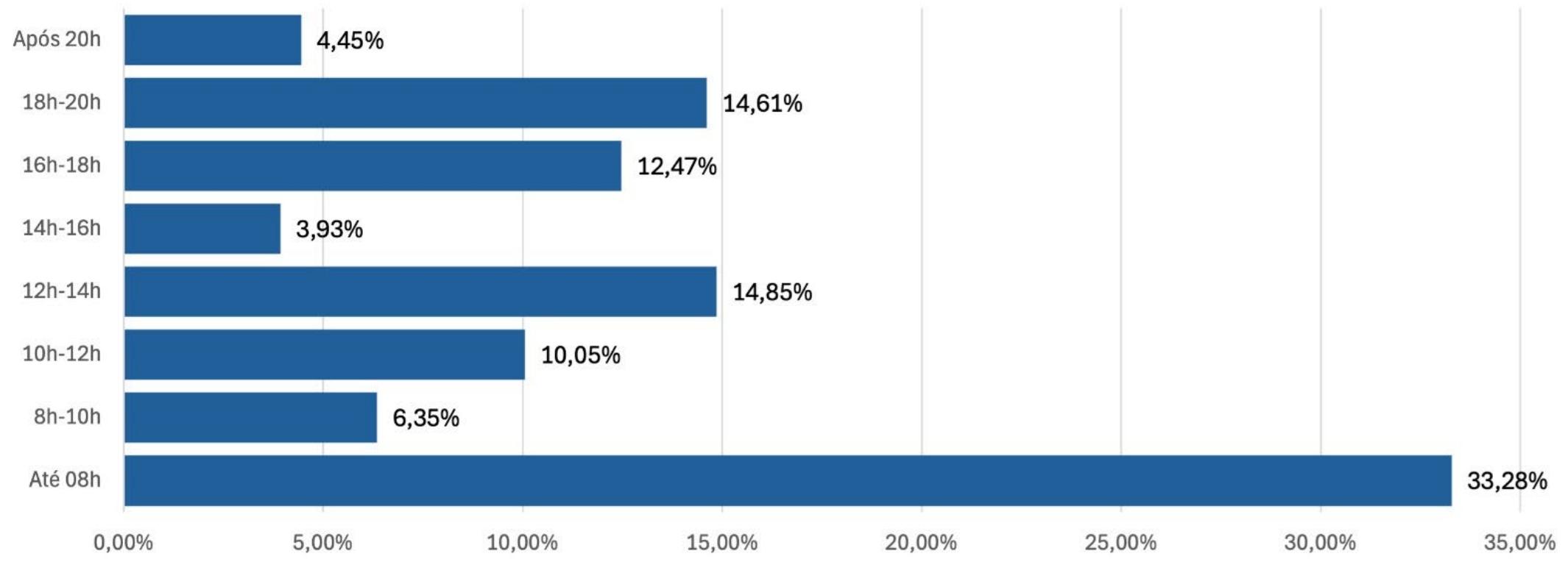
MATRIZ OD – 885 questionários



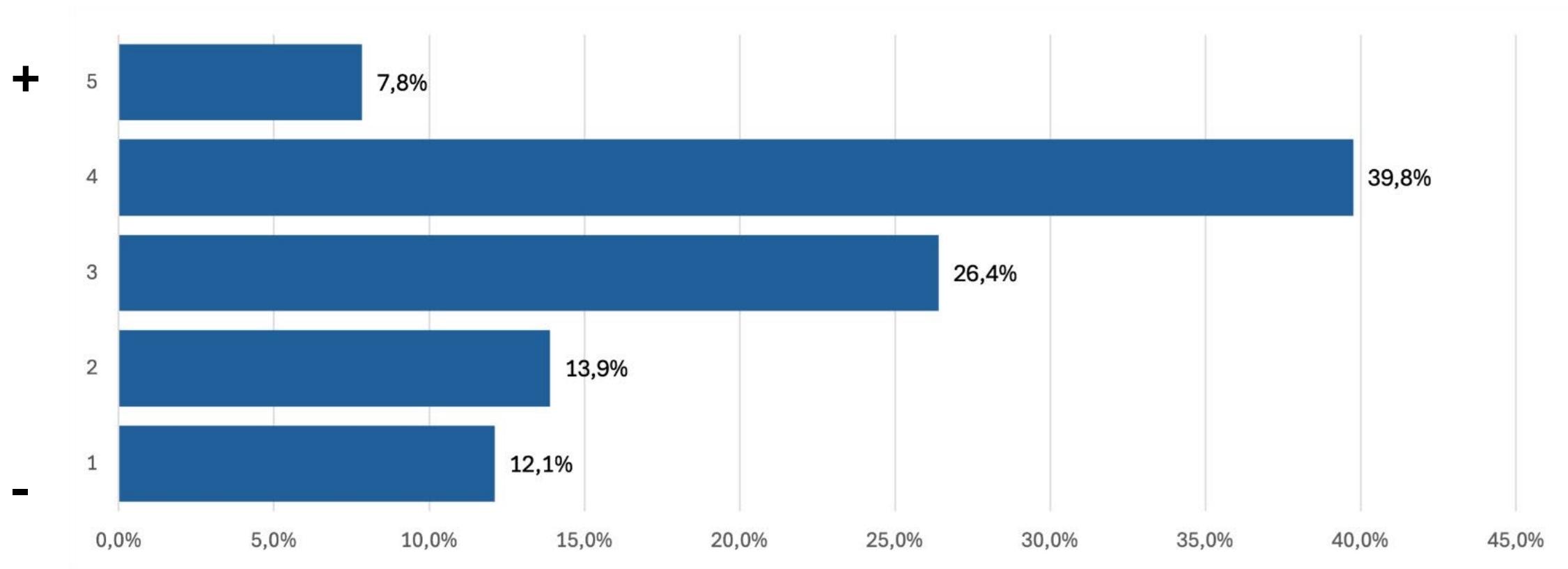
Modo Utilizado para deslocamento



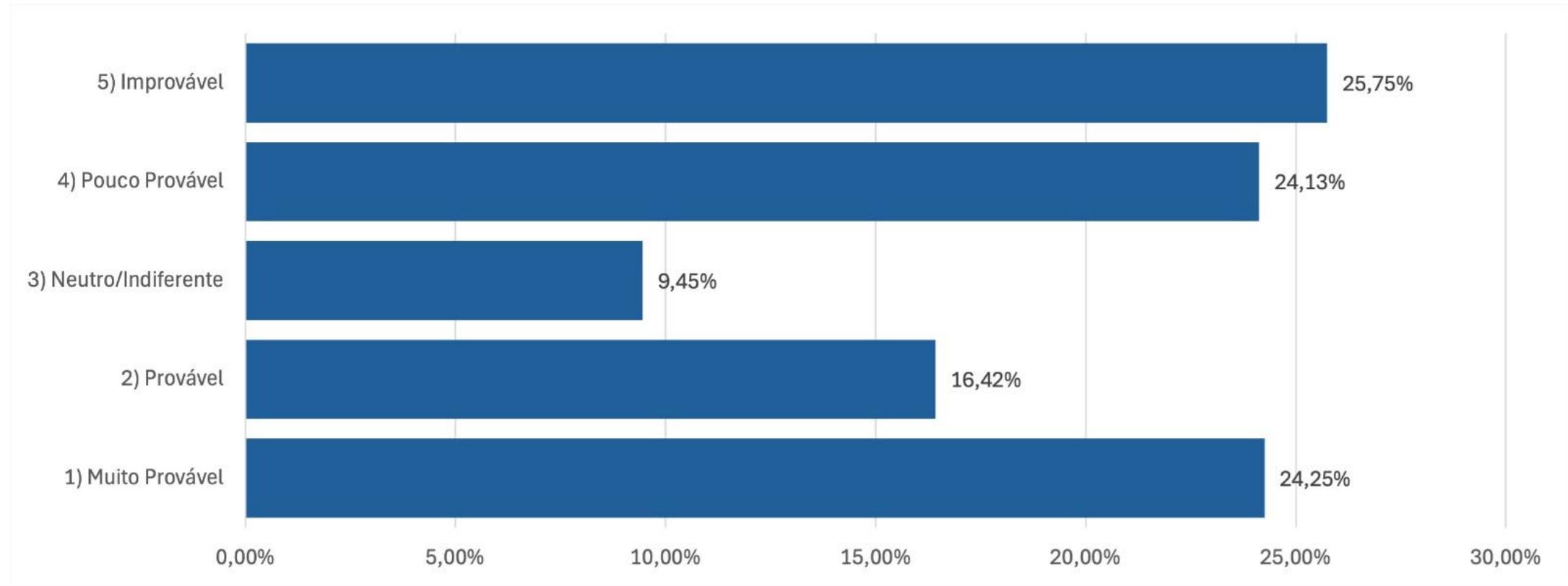
Deslocamento por faixa de horário



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

D- GOVERNAÇA DA MOBILIDADE

LEGISLAÇÕES

**BASE LEGAL
ANALISADA**

**PLANO DIRETOR
LC N. 37/2011**



Diretrizes urbanísticas



Sistema viário



**Obrigação de planejar a
mobilidade**

D- GOVERNAÇA DA MOBILIDADE

LEGISLAÇÕES

BASE LEGAL ANALISADA

**Lei do Transporte
Coletivo**

LEI N. 2.378/2000

Organização e operação do sistema

D- GOVERNAÇA DA MOBILIDADE

LEGISLAÇÕES

BASE LEGAL ANALISADA

**LEI DE PARCELAMENTO
SOLO**

LEI 478/1977

Traçado viário e calçadas

D- GOVERNAÇA DA MOBILIDADE

LEGISLAÇÕES

**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 | PRAÇAS |
|--|------------------|--|
| RUAS | | |
| Rua Osvaldo Atanápio dos Santos | Em projeto | Praça do Ciclista Aguardando |
| Rua João Vergílio Paschoal | Aguardando | Praça com campo e parça pequena - Tajuba I Em projeto |
| Rua José Rafael Booz | Aguardando | Mirante Vargem Pequena Em obra |
| Rua Cézar 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 Sítio 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 | |
| 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

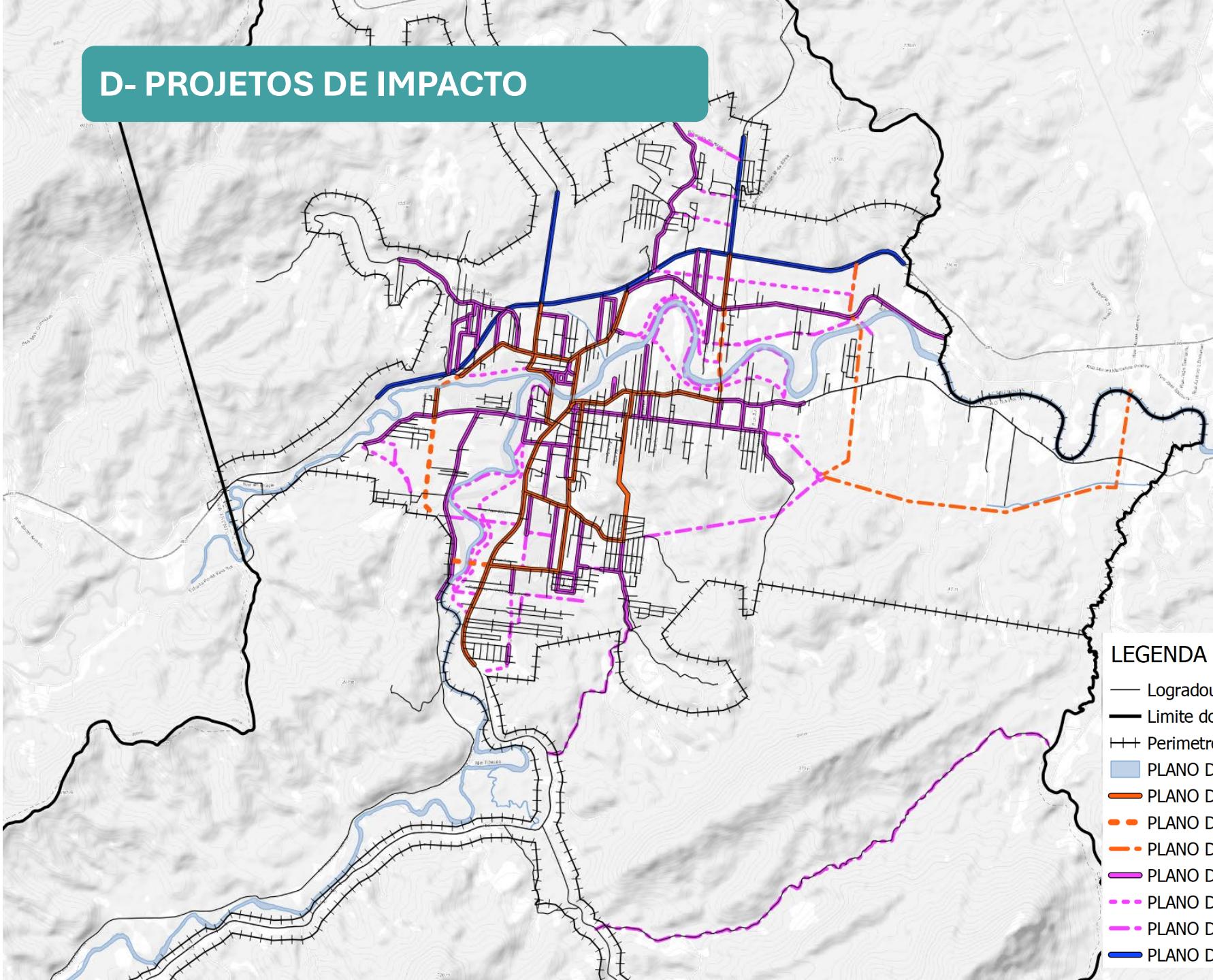
Prefeitura de São João Batista lança licitação para projeto da Avenida Beira-Rio

 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 Municipio
- ++ Perímetro 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

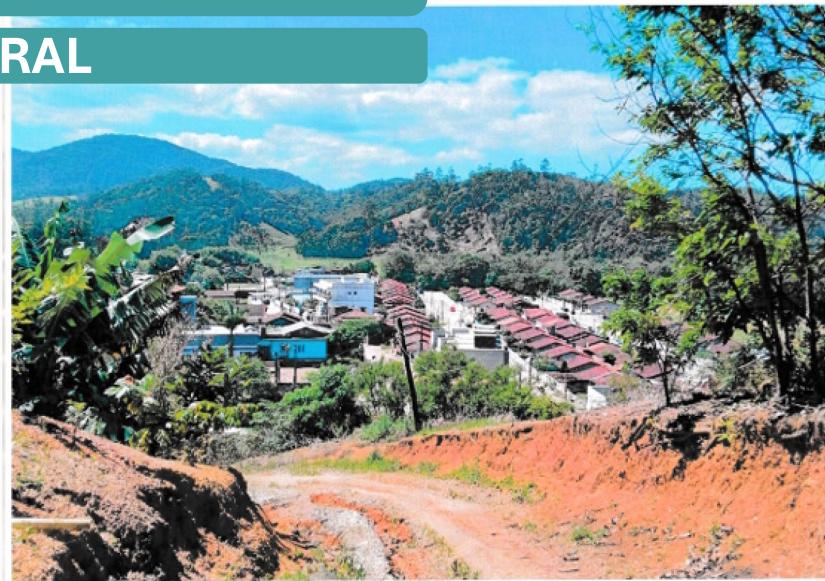
PLANO DE MOBILIDADE URBANA
DE SÃO JOÃO BASTISTA

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

CONCURSO CULTURAL

"Percorro todos os dias"

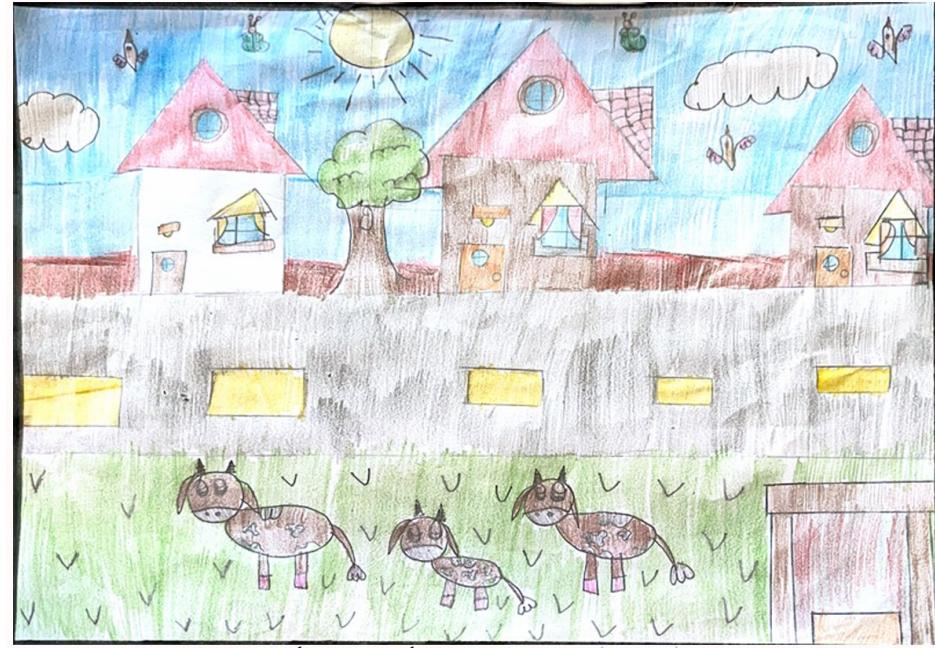


1º Lugar Aluna: Thamily Gloria Silva
(9º ano)

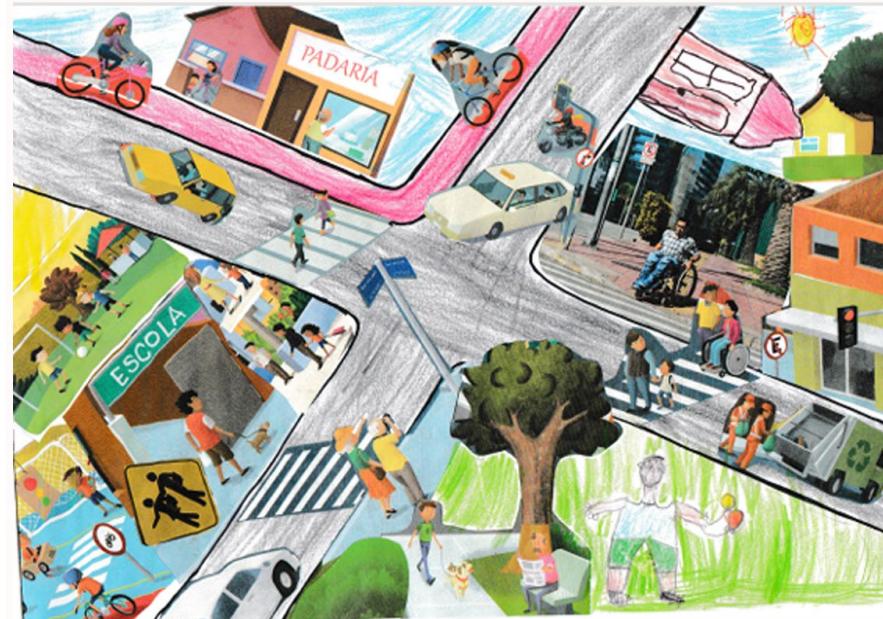


1º Lugar Aluna: Gabrielli Maria de Jesus da Silva (5º ano)

"Como eu gostaria que fosse meu
caminho até a escola"



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



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

"Meu jeito de ir e vir pela cidade"

"O que vejo quando ando pela cidade"

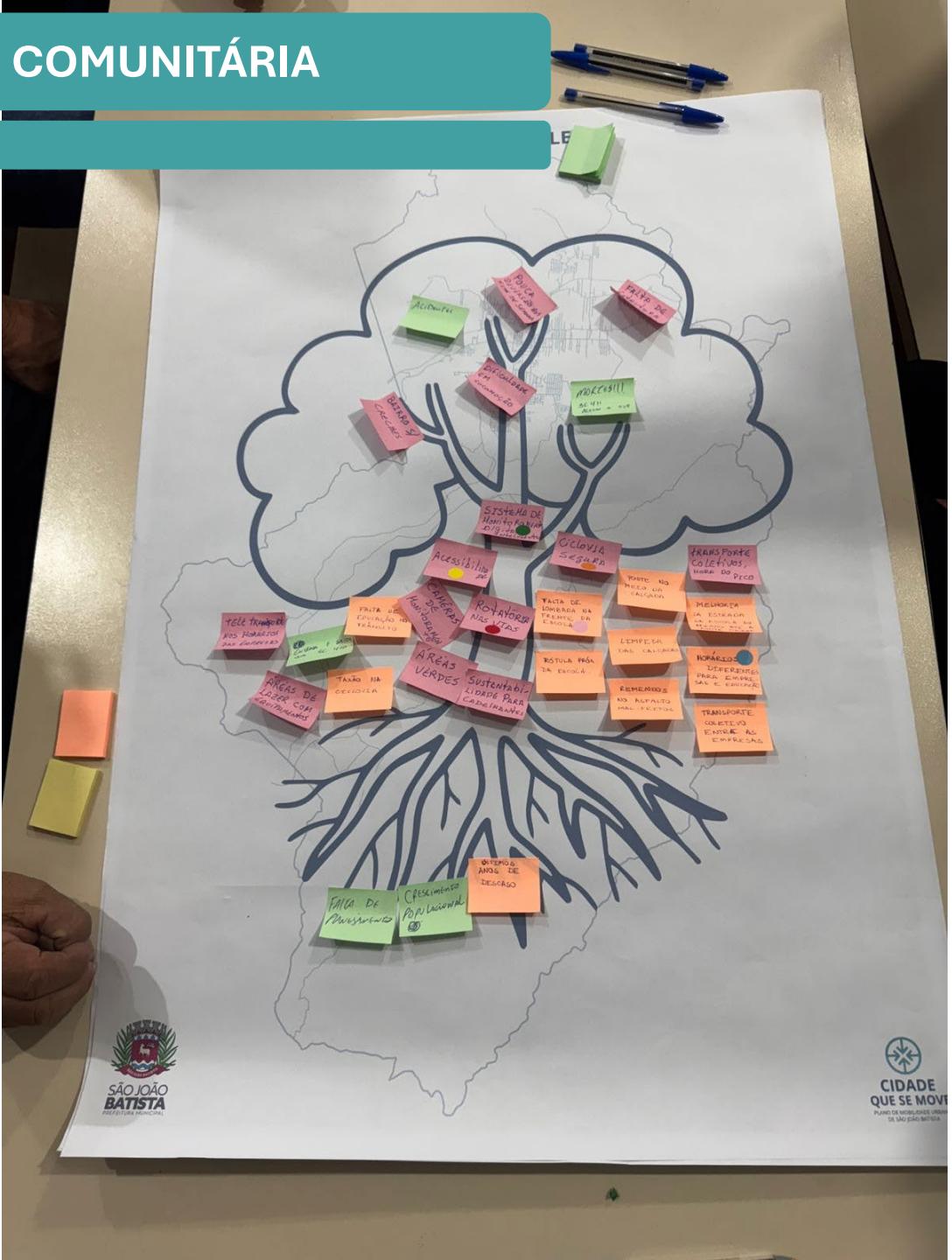
F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

REUNIÃO COM EMPRESÁRIOS



F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

OFICINAS



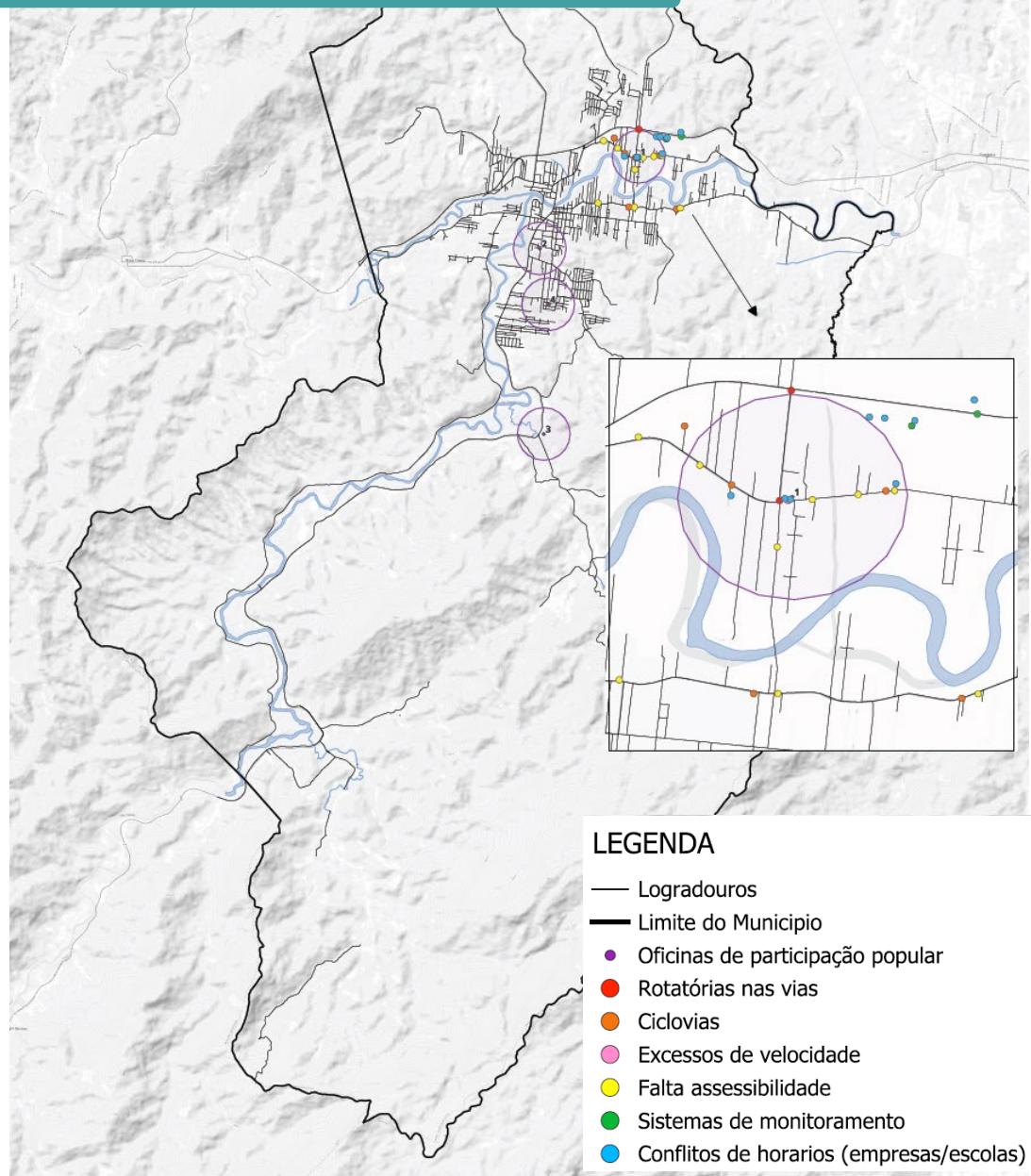
F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

OFICINAS



F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

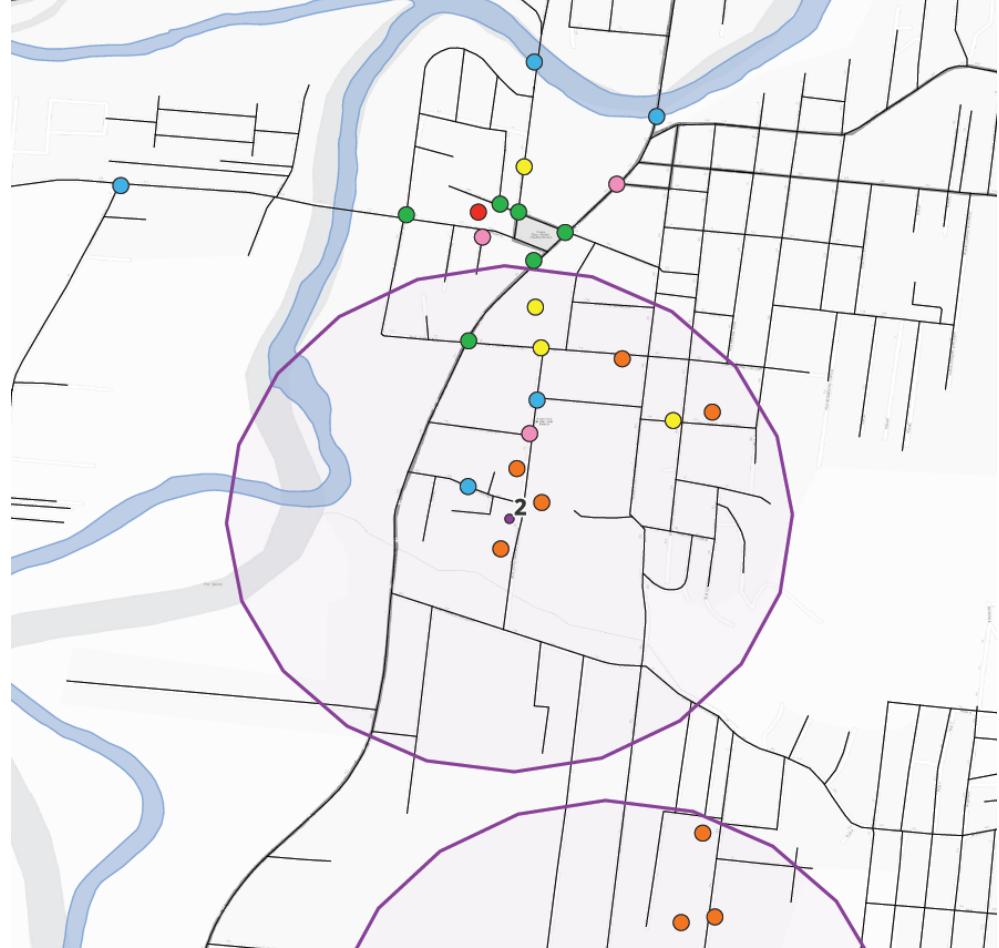
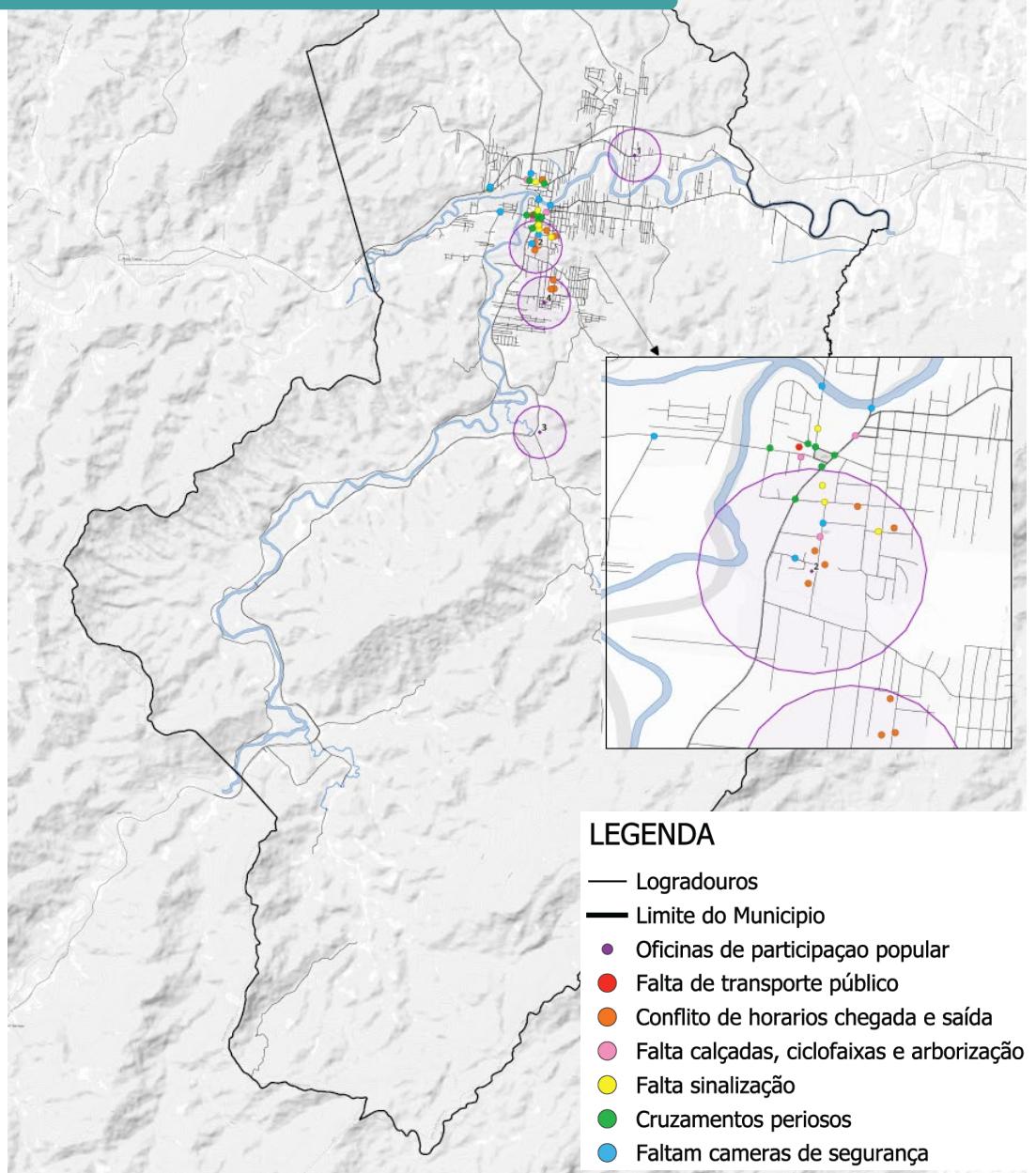
DEMANDAS OFICINA 1



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

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

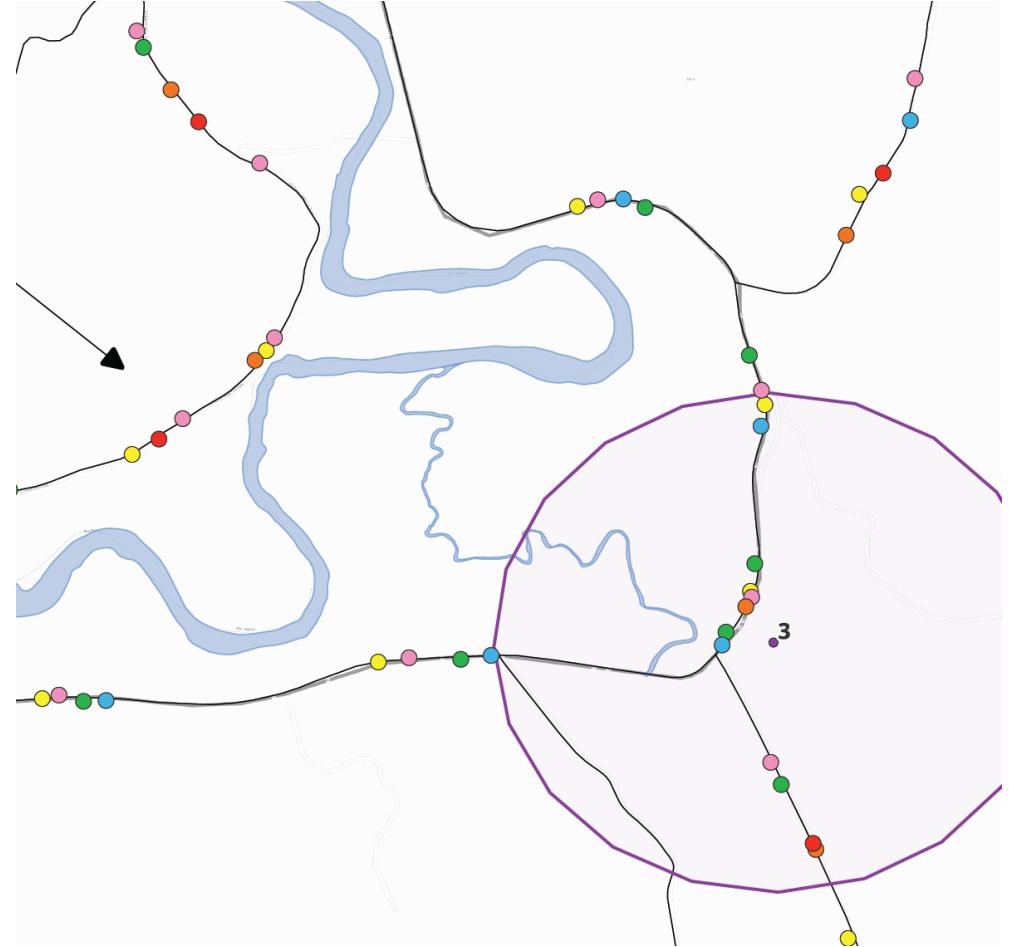
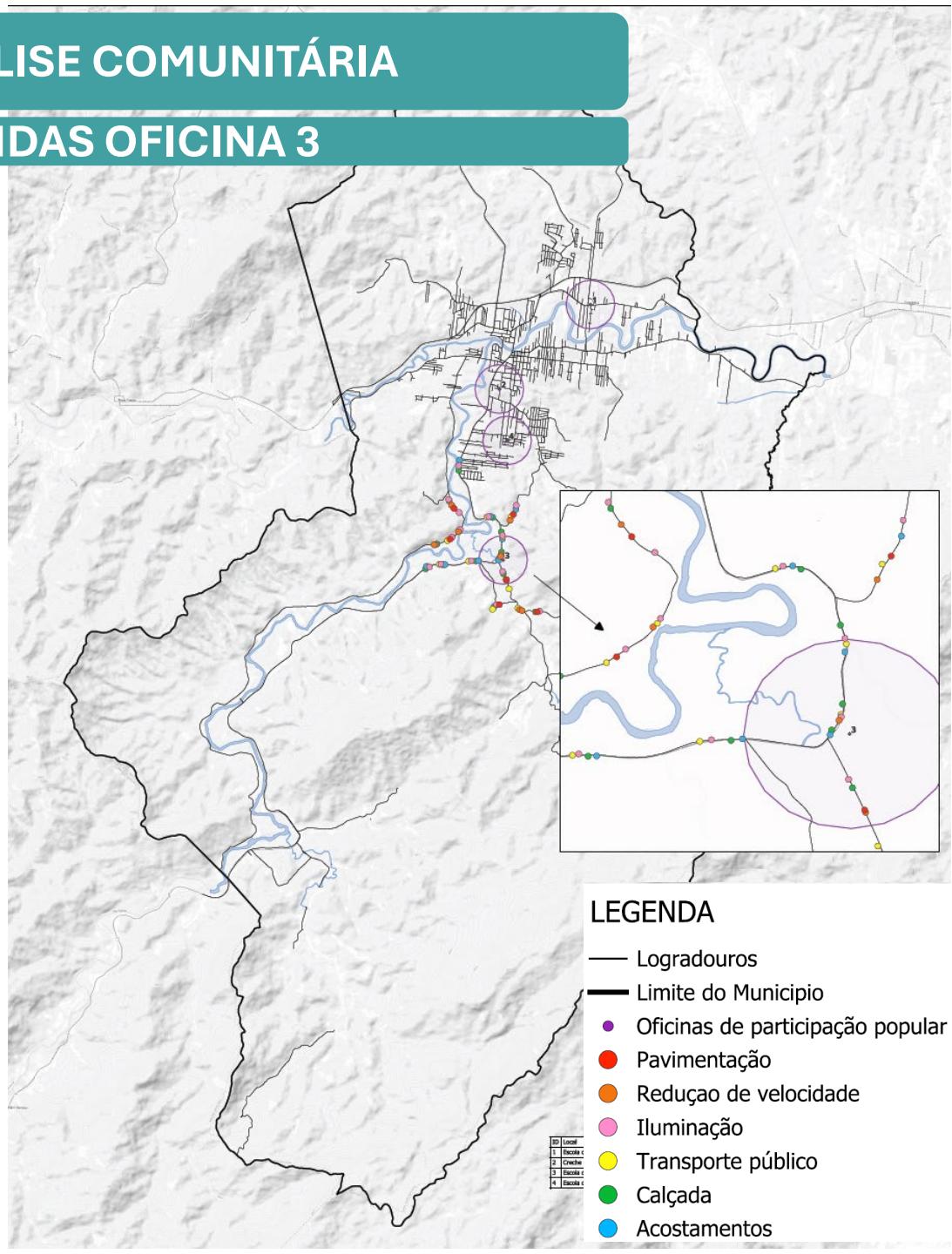
DEMANDAS OFICINA 2



Moradores dos bairros Carmelo, Centro e Tajuba I

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

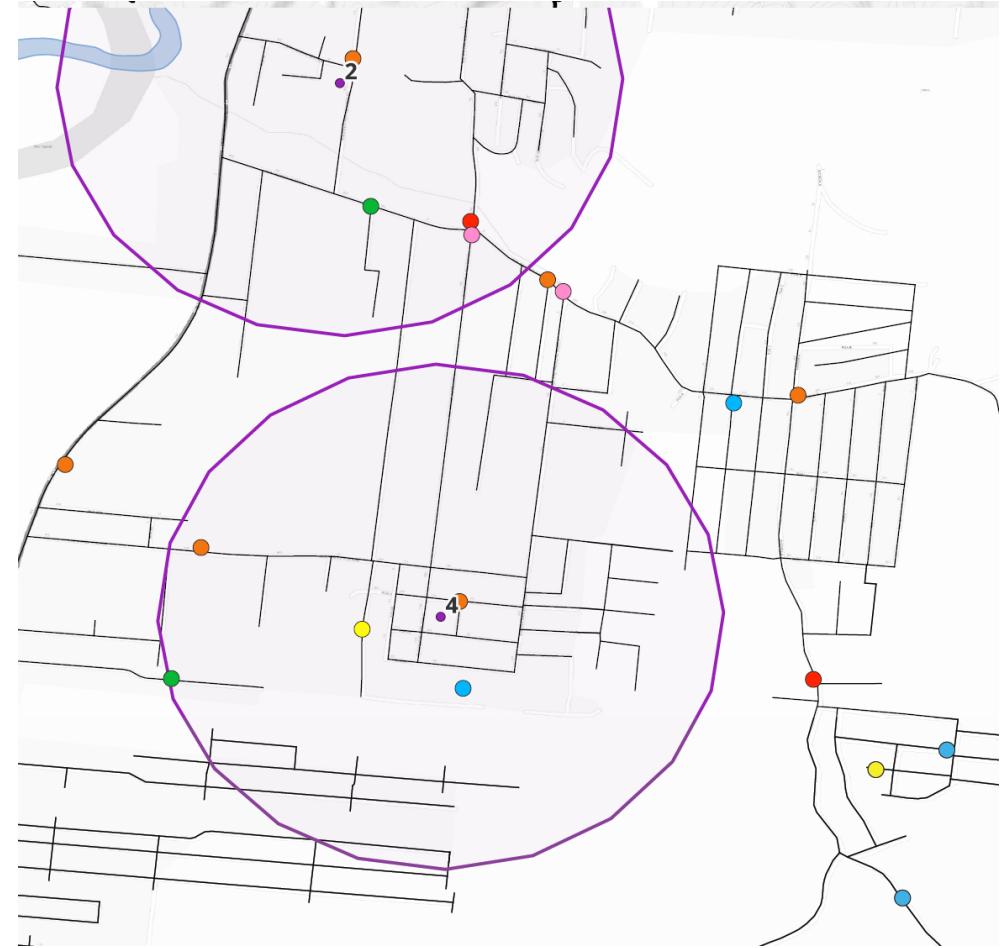
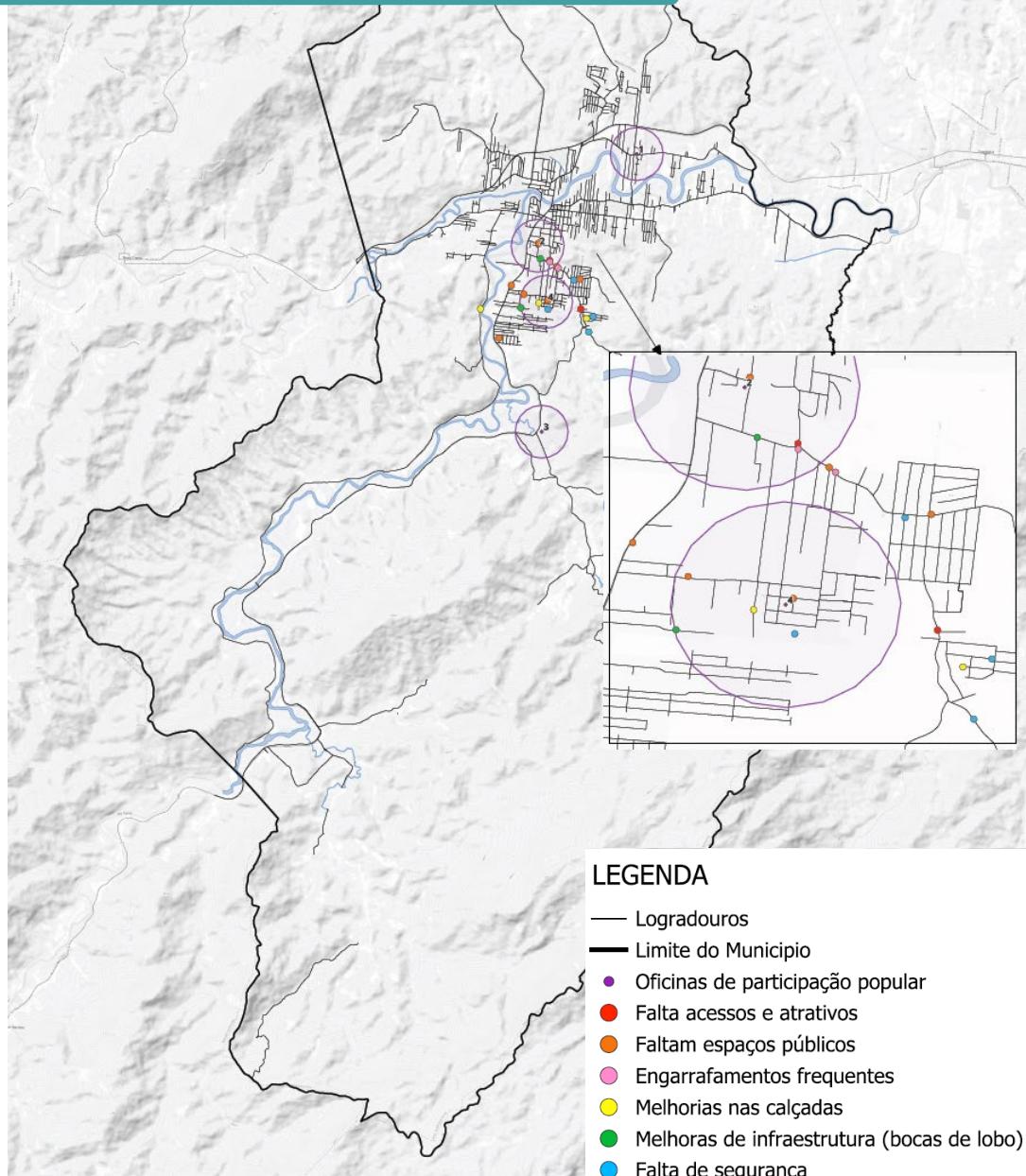
DEMANDAS OFICINA 3



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

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

DEMANDAS OFICINA 4



F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

SÍNTESE DAS DEMANDAS

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.

F- ANÁLISE COMUNITÁRIA

SÍNTESE DAS DEMANDAS

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 industrias 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 **demanda**s 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

