ESTADO DE SANTA CATARINA

MUNICÍPIO DE PAULO LOPES

Plano Municipal de Mobilidade Urbana

RESPONSÁVEL

Amanda Alexandre Svaldi – Engenheira Civil

COLABORADORES

Cláudia Maria Valentin Nascimento – Secretária de Administração

Daniela Otto – Consultora de Planejamento Urbano Granfpolis

Diego Ruanito dos Santos – Secretário Municipal de Habitação

Fernanda Rodrigues Leite – Prefeita Municipal

Rosane Castro Silva – Secretária Municipal de Educação

DATA

1ª versão – abril de 2025

LISTA DE SIGLAS

DOM – Diário Oficial dos Municípios

PM/SC – Polícia Militar do Estado de Santa Catarina

PMU – Plano de Mobilidade Urbana

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

SME – Secretaria Municipal de Educação

SMS – Secretaria Municipal de Saúde

SNMU – Sistema Nacional de Mobilidade Urbana

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO 7

HISTÓRICO DA CIDADE 8

CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO 9

I. SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO 10

a. Diagnóstico 10

b. Objetivos: 12

c. Ações estratégicas 12

d. Metas 12

II. CIRCULAÇÃO VIÁRIA 14

a. Diagnóstico 14

b. Objetivos 14

c. Ações estratégicas 15

d. Metas 16

III. INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA 18

a. Diagnóstico 18

b. Objetivos 18

c. Metas 20

d. Ações estratégicas 20

IV. ACESIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICÊNCIA 22

a. Diagnóstico 22

b. Objetivos 22

c. Metas 22

d. Ações estratégicas 23

V. INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E DESTES COM OS PRIVADOS E NÃO MOTORIZADOS 24

a. Diagnóstico 24

b. Objetivos 24

c. Metas 24

d. Ações estratégicas 24

VI. TRANSPORTE DE CARGAS 26

a. Diagnóstico 26

b. Objetivos 27

c. Metas 28

d. Ações estratégicas 28

VII. POLOS GERADORES DE VIAGENS 29

a. Diagnóstico 29

b. Objetivos 29

c. Metas 29

VIII. ÁREAS DE ESTACIONAMENTO 31

a. Diagnóstico 31

b. Objetivos 31

c. Metas 31

d. Ações estratégicas 31

IX. SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA 33

LISTA DE IMAGENS

Figura 1 - Vias Arteriais da parte Norte do município 15
Figura 2 - Vias Arteriais na parte Sul do município 16
Figura 3 - Vias arteriais da parte Sul do município sem pavimentação..... 19
Figura 4 - Vias arteriais da parte Norte do município sem pavimentação..... 19
Figura 5 – Zonas comercial e industrial da parte Norte do município 26
Figura 6 – Zona comercial da parte Sul do município 27

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Horários do transporte coletivo exclusivo da SME 11

APRESENTAÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi instituída por meio da Lei Federal nº. 12.587 de 03 de janeiro de 2012. O objetivo é contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para efetivação da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

A principal diretriz da PNMU é a priorização dos modos de transporte ativos e coletivos sobre o individual motorizado. Especialmente em municípios sem o sistema de transporte público instituído, como Paulo Lopes, o Plano de Mobilidade Urbana deve ser focado no planejamento da infraestrutura destinada aos deslocamentos individuais não motorizados, como a pé ou de bicicleta.

A elaboração e aprovação do PMU é de responsabilidade do Poder Executivo, devendo fazer uso dos instrumentos legais pertinentes abordando, no mínimo, os temas indicados no artigo nº. 24 da Lei Federal nº. 12.587/2012. A avaliação periódica deverá acontecer, a critério da administração pública, conforme necessidade, não devendo ultrapassar o prazo de 10 (dez) anos.

HISTÓRICO DA CIDADE

Com a chegada das famílias açorianas ao litoral de Santa Catarina, no século XVIII, iniciou-se o processo de colonização da região onde hoje está localizado o município de Paulo Lopes. A economia local era baseada na agricultura e nos engenhos de farinha de mandioca, atividades que, na época, utilizavam mão de obra escravizada, tanto de origem africana quanto indígena. Nesse período, as terras foram inicialmente distribuídas por meio de sesmarias, passando posteriormente a formar grandes latifúndios.

O nome do município é uma homenagem ao coronel Paulo Lopes Falcão, oficial da força militar portuguesa e figura central na história local. Ele estabeleceu-se na região no início do século XIX e, com o apoio dos indígenas carijós e, posteriormente, de escravizados africanos, iniciou o cultivo da terra, contribuindo diretamente para a formação da base produtiva e social do povoado.

Em 8 de abril de 1890, a cidade foi elevada à categoria de distrito, quando o então governador Lauro Severiano Muller criou a Freguesia de Paulo Lopes. Dois anos depois, em 1892, foi instalado o primeiro Cartório de Paz, marcando um avanço significativo na organização administrativa e jurídica da comunidade.

Apesar de oficializado como Paulo Lopes, por muitos anos a localidade era popularmente conhecida como Olaria, devido à grande quantidade de olarias existentes na região, que produziam tijolos e telhas utilizados na construção de diversas edificações.

O município de Paulo Lopes foi oficialmente criado em 21 de dezembro de 1961, por meio da Lei Estadual nº 804, desmembrando-se do município de Palhoça. A instalação formal ocorreu poucos dias depois, em 30 de dezembro do mesmo ano.

Desde então, Paulo Lopes vem consolidando sua identidade como município autônomo, com um desenvolvimento econômico baseado na agricultura familiar, na pesca artesanal e, mais recentemente, no turismo ecológico e de aventura.

CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

O município de Paulo Lopes está localizado na Região Sul do Brasil, no estado de Santa Catarina, fazendo parte da Região Metropolitana da Grande Florianópolis. Com uma área de aproximadamente 446,165 km², segundo estimativas do IBGE de 2022, a cidade possui cerca de 9.063 habitantes, sendo considerada um município de pequeno porte. O gentílico usado para se referir aos moradores é paulo-lopense.

Situado estrategicamente às margens da rodovia BR-101, a principal via de ligação rodoviária do litoral catarinense, Paulo Lopes ocupa uma posição de destaque na região. Essa localização facilita o acesso à capital Florianópolis, que fica a cerca de 60 km ao norte, além de conectar o município a outros centros urbanos do estado e do sul do país.

O território de Paulo Lopes é marcado por núcleos urbanos dispersos, vastas áreas rurais e zonas de preservação ambiental. Um destaque é o Parque Estadual da Serra do Tabuleiro, que ocupa aproximadamente 47% da área total do município. Essa característica confere a Paulo Lopes um papel importante na conservação do meio ambiente, embora também apresente desafios para o planejamento urbano e a expansão das infraestruturas de mobilidade.

A economia local é fortemente baseada na agropecuária. Entre os principais produtos agrícolas, destacam-se o arroz, a cana-de-açúcar, a mandioca e o milho. Na pecuária, há criação de bovinos, suínos, caprinos e aves, com rebanhos que variam ao longo dos anos. Além disso, o setor de serviços, que inclui comércio, restaurantes, bares, supermercados e lojas de variedades, emprega cerca de 31% da força de trabalho do município.

O clima de Paulo Lopes é mesotérmico úmido, com temperatura média anual de aproximadamente 19,7°C, o que favorece tanto as atividades agrícolas quanto o turismo ao longo de todo o ano.

I. SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

a. Diagnóstico

Atualmente o município de Paulo Lopes não conta com nenhum tipo de transporte público coletivo para trajetos interbairros e intramunicipal. Existe somente uma empresa operando a linha Tubarão – Florianópolis que utiliza as paradas existentes na marginal da BR-101, Ruas Florianópolis e Santa Catarina para embarque e desembarque de passageiros. Porém, o serviço prestado é de baixa qualidade, apresenta custos elevados e conta com poucos horários disponíveis.

Exclusivamente para a comunidade escolar das redes municipal e estadual de ensino, é fornecido o transporte gratuito desde que exista compatibilidade de horários, o usuário tenha mais de 03 (três) anos de idade e, ainda, tenha sido realizado e aprovado o cadastro prévio do usuário junto à Secretaria Municipal de Educação. Alunos de cursos técnicos e universitários, cursados em cidades da Grande Florianópolis, podem usufruir do transporte rodoviário gratuito mediante as mesmas condições.

O transporte escolar oferecido pela SME, acontece segundo as linhas e horários apresentadas na tabela 1.

Roteiro / Capacidade	**HORÁRIOS**		
	Manhã	**Tarde**	**Noite**
INTERBAIRROS			
Penha – Canto da Penha – Tigela Capacidade: 29 pessoas	07:00h	11:40h	17:25h
Penha – Laranjal – Espraiado Capacidade: 59 pessoas	06:00h	11:35h	17:30h
Penha – Cedro – Laranjal – Espraiado Capacidade: 29 pessoas	06:50h	11:40h	17:25h
Morro Agudo – Santa Cruz – Cova Triste Capacidade: 44 pessoas	06:45h	11:20h	16:05h
Freitas – Penha – AEE Capacidade: 60 pessoas	06:30h	11:20h	16:30h

Sorocaba – Santa Cruz – Centro Capacidade: 60 pessoas	06:35h	11:00h	16:25h
Santa Rita – Areias – Sorocaba – Centro Capacidade: 29 pessoas	06:00h	11:00h	16:00h
Bom Retiro – Sorocaba – Centro Capacidade: 29 pessoas	06:25h	11:30h	16:15h
Morro do Freitas – Freitas – Costa do Morro Capacidade: 44 pessoas	06:00h	10:35h	15:30h
Ribeirão – Gamboa – Areias Capacidade: 60 pessoas	06:20h	11:20h	16:20h
Laranjal – Penha – Areias – Garopaba Capacidade: 44 pessoas	05:00h	12:00h	16:30h
Areias – Ribeirão - Gamboa Capacidade: 29 pessoas	06:40h	10:40h	16:30h
Escola Ambiental do Bom Retiro Capacidade: 48 pessoas		11:30h	16:15h
RODOVIÁRIO (INTERMUNICIPAL)			
Penha – Palhoça – São José – Florianópolis Capacidade: 48 pessoas	05:00h	12:00h	
Penha – Palhoça – São José – Florianópolis Capacidade: 48 pessoas	05:00h	12:00h	
Penha – Palhoça – São José – Florianópolis Capacidade: 48 pessoas		16:00h	21:00h
Penha – Palhoça – São José – Florianópolis Capacidade: 48 pessoas		11:00h	20:15h

Tabela 1 - Horários do transporte coletivo exclusivo da SME

A Secretaria Municipal de Saúde, por sua vez, conta com o transporte de pacientes para procedimentos médicos, exames e/ou consultas fora do município. Para fazer uso do serviço é necessário, após o devido agendamento, solicitar este auxílio específico. Sempre

que possível, a SMS faz o embarque e desembarque dos passageiros nas respectivas residências sendo que, qualquer outra situação, pode ser acordada com o usuário do serviço conforme necessidade.

b. Objetivos:

- Implantação de um sistema de transporte público interbairros que atenda aos principais logradouros, com horário compatível às necessidades da população;
- Melhora dos serviços de transporte coletivo prestados na linha Tubarão – Florianópolis, único que atende o município atualmente.

c. Ações estratégicas

- Identificar as necessidades dos munícipes em termos de rotas e horários do transporte coletivo;
- Analisar a viabilidade de implantar um sistema de transporte coletivo interbairros, com empresas novas ou que já operem nos municípios vizinhos;
- Melhorar a prestação do serviço de transporte coletivo intermunicipal, seja pela criação de mais horários, mais linhas e/ou participação de outra empresa.

d. Metas

- Elaborar questionários digitais para que a população preencha informando quais são as principais carências do transporte coletivo que faz uso da linha Tubarão - Florianópolis.
- Compilar os dados obtidos no questionário digital em tabelas e gráficos de modo a identificar, claramente, quais são as solicitações da comunidade em termos do transporte coletivo que hoje atende o município.
- Analisar a viabilidade de atender as demandas apresentadas pela população nos questionários preenchidos;
- Apresentar à operadora da linha de transporte coletivo Tubarão – Florianópolis quais são as carências do município, solicitando melhorias nos pontos de maior relevância.

- Elaborar questionários digitais para que a população preencha informando quais são as principais carências em termos de transporte coletivo interbairros;
- Compilar os dados obtidos no questionário digital em tabelas e gráficos de modo a identificar, claramente, quais são as solicitações da comunidade em termos da implantação de um novo sistema de transporte coletivo no município;
- Analisar a viabilidade de atender as demandas apresentadas pela população nos questionários preenchidos;
- Apresentar às operadoras de transporte coletivo nos municípios vizinhos, Garopaba e Palhoça, as demandas da população verificando possibilidades de atendimento.
- Não sendo possível a implantação de transporte coletivo com as operadoras dos municípios vizinhos, contatar empresas de turismo para implantar o serviço fazendo uso de veículos de menor porte.

II. CIRCULAÇÃO VIÁRIA

a. Diagnóstico

Em termos gerais, a circulação viária do município atinge parâmetros razoáveis apresentando alguns gargalhos nas proximidades de polos geradores de viagens como escolas, unidade básica de saúde, entre outros.

As vias arteriais do município, apresentadas nas imagens 01 e 02, são, em sua maioria, dotadas de pavimentação asfáltica com estrutura de drenagem pluvial. São exceções: Parte da Rua Juvêncio Rodrigues, Trecho final da Rua Henrique Bernardo, Parte da Rua Joaquim Pedro Machado (Pavimentação em Lajotas Sextavadas), Rua Manoel Felipe e Parte da Rua Manoel Elizandro da Silveira.

Quanto à Rua Henrique Bernardo, destaca-se que existe um entrave em vista de obras a serem executadas pela concessionária da BR-101 que impedem as melhorias sob responsabilidade do município. Além da necessidade de pavimentação das vias já identificadas, existem alguns trechos pendentes de reparos, especialmente nas Ruas João de Souza, Simeão Bernardino Leal e Joaquim Pedro Machado.

Outra questão muito importante a ser considerada é a influência da BR-101 no município que, já nos primeiros 10 (dez) anos da concessão, prevê a ampliação de diversas vias marginais, dispositivos de acesso e melhorias gerais.

b. Objetivos

- Garantir o nível de serviço das vias municipais urbanas;
- Melhorar a conectividade interbairros e intermunicipal;
- Otimizar o aproveitamento da BR-101 e suas facilidades;
- Fomentar o comércio e a prestação de serviços públicos fora das áreas centrais.

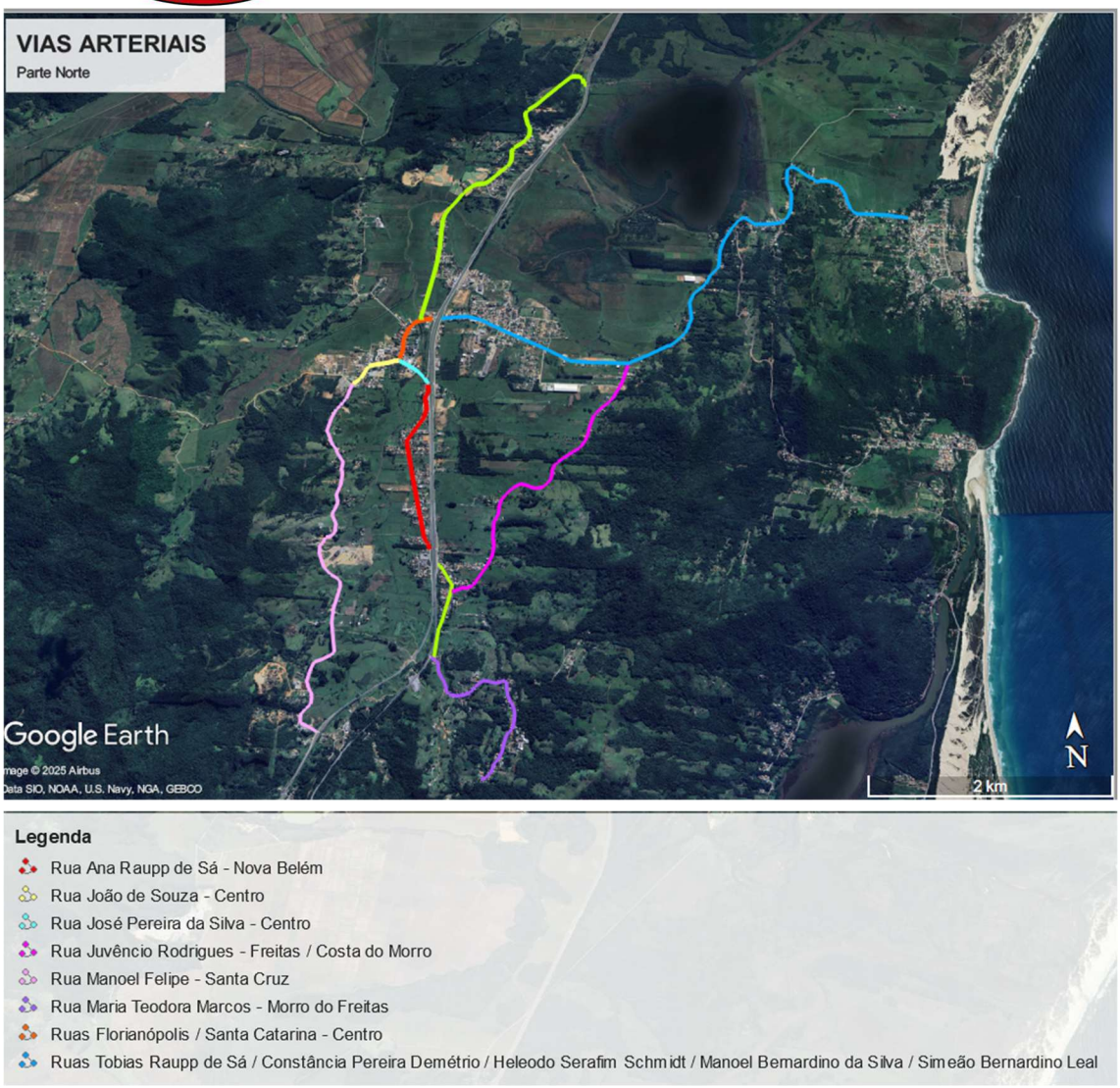


Figura 1 - Vias Arteriais da parte Norte do município

c. <u>Ações estratégicas</u>

- Desenvolver ações de manutenção, conservação e melhorias nas vias municipais urbanas, incluindo pavimentação, calçadas acessíveis, terminais de ônibus e ciclovias;
- Implantar e regularizar vias já implantadas que estejam de acordo com a Lei Municipal nº 82/2022;
- Sistematizar o funcionamento do sistema de táxis, deixando disponível à população quem são os prestadores deste serviço com identificação do veículo utilizado, um contato telefônico e, ainda, do local de origem das viagens;

- Instalar dispositivos de controle de velocidade nas vias urbanas municipais da área central, priorizando as travessias de pedestres elevada;
- Acompanhar o cumprimento do Plano de Exploração Rodoviário (PER) junto à rodovia federal e faixas de domínio, nas áreas que afetem a circulação viária municipal;

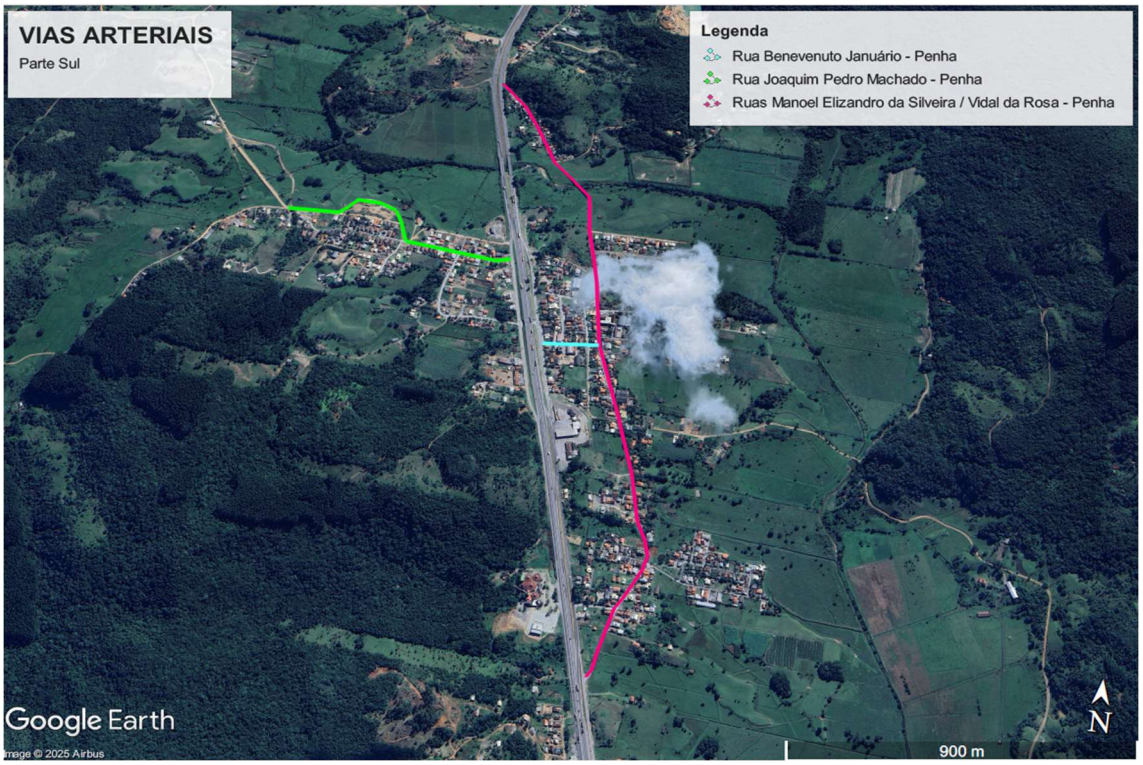


Figura 2 - Vias Arteriais na parte Sul do município

d. Metas

- Executar obras de conservação e manutenção viária nas principais vias urbanas já pavimentadas. Hoje destacam-se as Ruas Simeão Bernardino Leal, José Pereira da Silva e Joaquim Pedro Machado;
- Implantar ciclovias e calçadas nas vias arteriais do município buscando priorizar o transporte não motorizado;
- Substituir, instalar e/ou fazer manutenção nos pontos de ônibus existentes de modo a prover um local confortável, seguro e protegido das intempéries;

- Nas aprovações e instalação de novos loteamentos, fazer cumprir o disposto no artigo 7º da Lei Municipal nº 82/2022;
- Na emissão do Alvará de Construção de edificações, fazer cumprir o disposto no artigo 28º da Lei Municipal nº 02/1963 observando, ainda, a conformidade do elemento com a NBR9050 mais recente;
- Fiscalizar o cumprimento do disposto nas normativas legais que disciplinam as características dos logradouros municipais e os passeios acessíveis;
- Identificar e disponibilizar os dados, exceto aqueles protegidos pela legislação vigente, de todos os prestadores de serviço de táxi, coletando informações acerca do responsável, contatos deste, veículo a ser utilizado e ponto de origem das viagens;
- Sinalizar os pontos de táxis por meio de dispositivos verticais identificando o número de vagas daquele local;
- Analisar a demanda por dispositivos de controle de velocidade, priorizando as faixas elevadas para travessia de pedestres;
- Instalar, conforme disponibilidade de recurso orçamentário e prioridade definida pela autoridade competente, os dispositivos controladores de velocidade;
- Implantar dispositivos de sinalização viária, especialmente do tipo vertical, regulamentando áreas de estacionamento, embarque / desembarque e/ou outras necessidades.

III. INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

a. Diagnóstico

A infraestrutura do sistema de mobilidade urbana, hoje, mostra-se inadequada à demanda o que deve se agravar com o passar dos anos e o desenvolvimento do município. Em vista da falta de conscientização dos proprietários de imóvel, há dificuldade na implantação de passeios. Nas edificações novas, devidamente aprovadas pela administração pública, a apresentação do projeto de acessibilidade é imprescindível, mas, muitas vezes não são executados, sem que haja qualquer cobrança e/ou penalidade.

Outra situação diz respeito a existência de poucos pontos de ônibus em condições de uso adequado. Tal fato afeta, inclusive, a prestação do serviço de transporte coletivo prestado pela SME tendo em vista que, em alguns locais, o embarque e desembarque dos usuários precisa ser feito sem uma estrutura apropriada.

Quanto às condições gerais das vias urbanas, observa-se que diversos logradouros não apresentam pavimentação nem uma estrutura de drenagem pluvial adequadas. Em termos das municipais arteriais, conforme já apresentado, merecem atenção as Ruas Juvêncio Rodrigues, Henrique Bernardo, Manoel Felipe e Manoel Elizandro da Silveira. As imagens 03 e 04 apresentam a localização destes elementos.

Por fim, uma demanda muito frequente encaminhada pela comunidade é a implantação de dispositivos redutores de velocidade do tipo ondulações transversais. Hoje existe uma incompatibilidade entre as necessidades e a disponibilidade de recursos por parte da administração pública.

b. Objetivos

- Garantir o nível de serviço das rodovias existentes, seja por meio de novas obras ou de ações de recuperação e manutenção;
- Melhorar a infraestrutura disponível para o transporte coletivo;
- Priorizar o trânsito seguro de meios de transporte não motorizados.



Figura 3 - Vias arteriais da parte Sul do município sem pavimentação

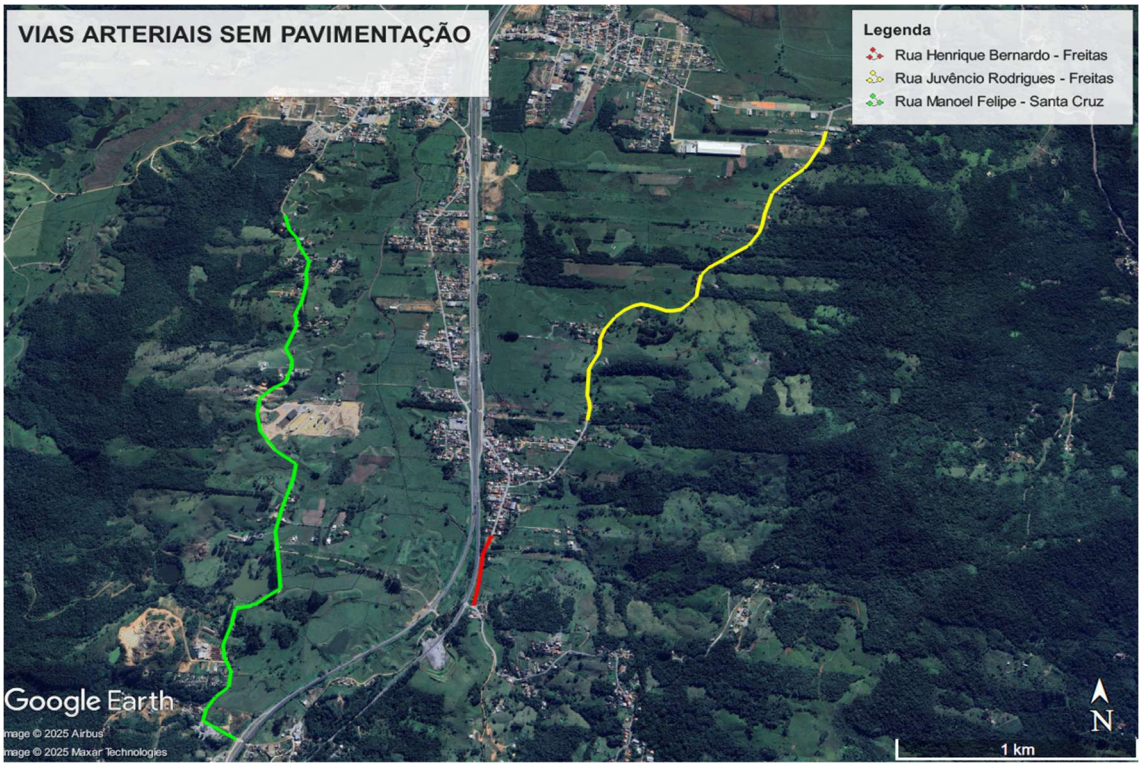


Figura 4 - Vias arteriais da parte Norte do município sem pavimentação

c. Metas

- Pavimentar todas as vias municipais urbanas arteriais que ainda se encontrem em leito natural, com implantação de drenagem pluvial e sinalização viária;
- Desenvolver ações de manutenção, conservação e melhorias em todas as vias municipais urbanas arteriais, incluindo ciclovias e passeios;
- Melhorar as condições gerais dos pontos de ônibus localizados nas vias municipais urbanas arteriais;
- Implantar dispositivo de controle de velocidade nas vias municipais urbanas, especialmente naquelas classificadas como arteriais. Deve-se priorizar o transporte não motorizado bem como a travessia segura de pedestres.
- Fazer cumprir o disposto no artigo 28º da Lei Municipal nº 02/1963, referente aos passeios em frente às edificações privadas;
- Nas novas intervenções em áreas urbanas, prever a implantação de passeio acessível, ciclofaixas e sinalização viária priorizando o trânsito de veículos não motorizados;
- Conscientizar a população sobre a importância do respeito aos pedestres, ciclistas e aos limites de velocidade das vias.

d. Ações estratégicas

- Concluir os projetos e obras de drenagem pluvial, pavimentação e sinalização viária das Ruas Manoel Felipe, Henrique Bernardo e Juvêncio Rodrigues;
- Executar operações de recuperação, conservação e manutenção das vias municipais urbanas arteriais já pavimentadas;
- Substituir os pontos de ônibus que se encontram danificados buscando uma estrutura segura, confortável e protegida para os usuários do transporte coletivo;
- No caso de pontos de ônibus instalados na BR-101 e respectiva faixa de domínio, formalizar solicitação para que a concessionária proceda com as novas implantações, manutenções e/ou substituições;

- Implantar novos pontos de ônibus em trechos das vias municipais urbanas arteriais onde houver necessidade levando em conta, também, o trajeto do transporte coletivo fornecido pela SME;
- Executar faixas elevadas para travessia de pedestres na parte mais urbanizada das vias arteriais e, nas demais, instalar controladores de velocidade, do tipo ondulação transversal, à medida que for necessário;
- Fiscalizar o atendimento ao artigo 28º da Lei Municipal nº 02/1963 em todas as vias urbanas do município, especialmente nas arteriais;
- Desenvolver parcerias entre a SME e a Polícia Militar do Estado de Santa Catarina para ministrar palestras nas Unidades Escolares e desenvolver material para conscientização dos munícipes quanto à importância de respeitar os transportes não motorizados, as faixas de pedestres, a velocidade e outras normas correlatas.

IV. ACESIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICÊNCIA

a. Diagnóstico

Parte das vias urbanas arteriais sofreram intervenções recentes recebendo estruturas de drenagem pluvial, pavimentação, sinalização viária e passeios acessíveis. Mas, ainda assim, quando os projetos são apresentados para a comunidade observa-se grande resistência na execução das calçadas sendo, muitas vezes, preferida a ciclovia. Nos casos das edificações privadas, onde os proprietários são responsáveis pela execução e manutenção destes elementos, a situação é ainda pior.

Além do que, nas áreas urbanas consolidadas é frequente que não haja disponibilidade de espaço para a implantação. Sendo assim, nota-se que a acessibilidade é bastante frágil a nível geral. Quando da aprovação de projetos junto à municipalidade, exige-se o cumprimento do artigo 28º da Lei Municipal nº 02/1963, porém, por deficiências nas atividades de fiscalização algumas intervenções não são realizadas.

Por fim, não há dúvidas da necessidade de melhorar a acessibilidade dos logradouros e edificações, públicas e/ou privadas mas a administração enfrenta grandes dificuldades no cumprimento deste objetivo.

b. Objetivos

- Tornar a cidade, especialmente as áreas centrais, acessível ao trânsito de pedestres.

c. Metas

- Implantar estruturas de acessibilidade adequadas nas novas obras a serem desenvolvidas pela administração pública;
- Divulgar informativos e/ou desenvolver campanhas de conscientização para os proprietários de imóveis, especialmente os de uso comercial, sobre a importância da acessibilidade;

- Adequar as edificações que prestam serviços públicos tornando-as acessíveis à comunidade;
- Fazer cumprir o disposto no artigo 28º da Lei Municipal nº 02/1963, NBR 9050 e outras normas correlatas.

d. Ações estratégicas

- Elaborar uma cartilha com as orientações e padrões a serem adotados na implantação de passeios acessíveis de obras privadas;
- Fiscalizar, nas obras privadas, o cumprimento do projeto acessível aprovado pela municipalidade quando da emissão do Alvará de Construção;
- Adotar, nos projetos de pavimentação, uma seção transversal que compreenda a largura de via de acordo com o disposto na Lei Municipal nº 82/2022, uma faixa de ciclovia e passeio acessível em, ao menos, um lado da via;
- Na aprovação dos projetos de novos loteamentos, fazer cumprir o disposto nas leis municipais nº 82/2022 (Art. 7º), 02/1963 (Art. 28º), NBR9050 e outras normas relativas à acessibilidade;
- Desenvolver parcerias e propor incentivos para que os proprietários de imóveis, especialmente de uso comercial, implantem a estrutura de acessibilidade;
- Coibir, por meio da atuação da PM/SC, o estacionamento irregular que implique na descontinuidade da acessibilidade, quais sejam: sobre a calçada, em frente ao rebaixo do passeio, em vagas reservadas etc.;
- Implantar estruturas de acessibilidade nas obras e edificações públicas tais como: Centro Administrativo, Unidades Escolares, Unidades Básicas de Saúde etc.

V. INTEGRAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E DESTES COM OS PRIVADOS E NÃO MOTORIZADOS

a. Diagnóstico

Conforme já mencionado, o município hoje não conta com transporte público interbairros e é atendido por uma única linha que liga outros municípios e passa por poucos logradouros. Sendo assim, não existe nenhuma estrutura de integração dos diferentes meios de transporte.

O que pode ser entendido como mais próximo disso é, no bairro Centro, a existência de um ponto de táxi nas proximidades das principais paradas de ônibus. De todo modo, entende-se que é uma estrutura precária e insuficiente para a demanda atual.

Neste item haverá certa dificuldade em prever metas e ações estratégicas tendo em vista da situação atual, onde não existe o fornecimento de transporte público e, menos ainda, estruturas adequadas para integração dos diferentes modos.

b. Objetivos

- Promover a integração do transporte público com o privado, especialmente os não motorizados.

c. Metas

- Criar áreas de estacionamento, inclusive de bicicletas, próximo de locais de embarque e desembarque do transporte coletivo;
- Prover iluminação pública de qualidade no percurso percorrido pelos usuários do transporte coletivo entre o ponto de embarque / desembarque e as áreas de estacionamento;

d. Ações estratégicas

- Instalar bicicletários públicos próximos das áreas de embarque / desembarque do transporte coletivo;

- Identificar quais serão as estruturas necessárias para viabilizar a integração dos diferentes modos de transporte;
- Instalar pontos de ônibus com a devida cobertura, estanqueidade às intempéries e localização adequada.

VI. TRANSPORTE DE CARGAS

a. Diagnóstico

Atualmente todo o transporte de cargas no município acontece de forma terrestre, por meio de veículos pesados. Trata-se de um trânsito bastante intenso, especialmente em horário comercial, considerando a franca expansão da área industrial, a necessidade de abastecimento dos comércios e, ainda, a proximidade da BR-101 e, ainda, a necessidade de abastecimento dos comércios.

A imagens 05 e 06 apresentam a localização estratégica da área industrial e das zonas predominantemente comerciais, nota-se que ambas se localizam ao longo das principais vias arteriais do município.

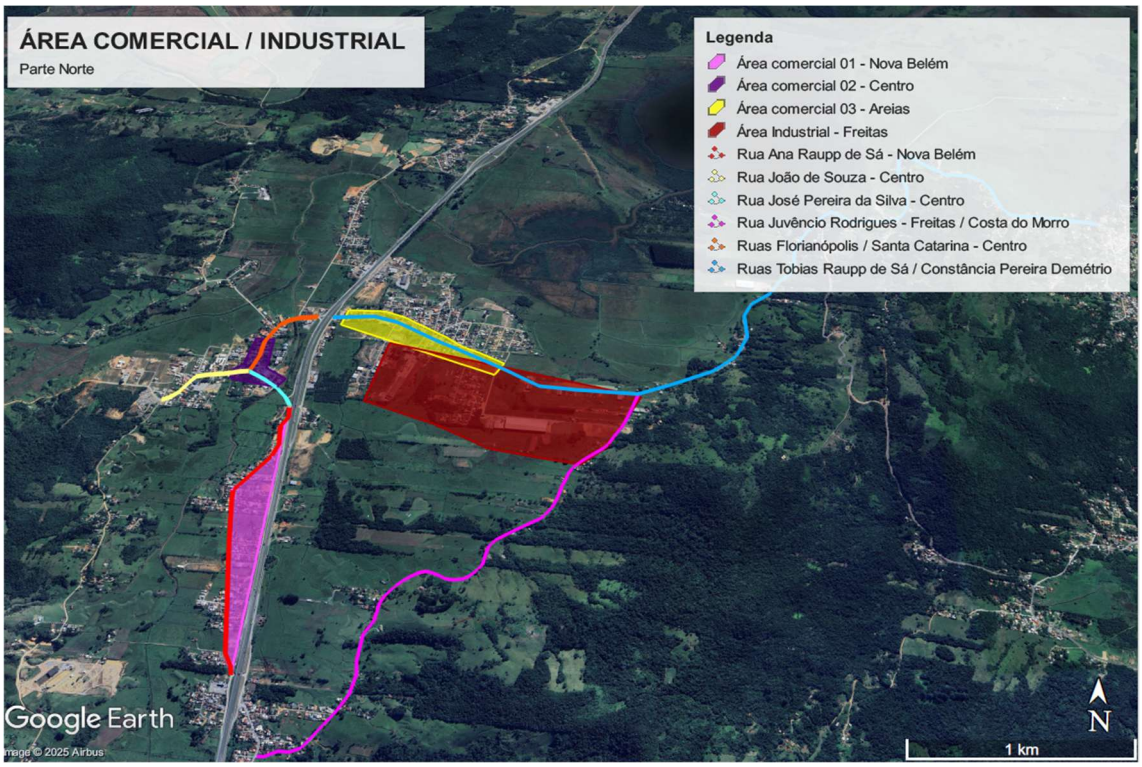


Figura 5 – Zonas comercial e industrial da parte Norte do município



Figura 6 – Zona comercial da parte Sul do município

Observa-se que as zonas comerciais se desenvolveram ao longo das principais vias arteriais da área urbana do município. A localização privilegiada propiciou o desenvolvimento das atividades ao passo que impactou na mobilidade, comprometendo a funcionalidade das vias próximas.

Além disso, percebe-se que todo o desenvolvimento do território aconteceu em torno da BR-101 seja por meio de atividades correlatas ao tráfego rodoviário ou, ainda, pela facilidade de escoamento e trafegabilidade. A área industrial, ainda que passe por duas vias altamente urbanizadas, está a uma distância média de 5km da rodovia federal.

b. Objetivos

- Implantar rota alternativa para o tráfego de veículos pesados utilizados no transporte de cargas;
- Adequar as vias arteriais do município ao tráfego de veículos pesados;

- Cobrar que a concessionária da BR-101 implante as marginais previstas no sentido de melhorar o escoamento de cargas;
- Analisar a viabilidade de restrição de acesso em áreas centrais.

c. Metas

- Propiciar condições de uso da Rua Juvêncio Rodrigues para veículos pesados;
- Utilizar a rota de acesso à BR-101 pelas ruas Juvêncio Rodrigues e Henrique Bernardo;
- Coibir a implantação de zonas comerciais ou industriais em áreas inadequadas e/ou sem a devida estrutura;
- Estabelecer critérios legais claros para a ocupação das áreas por comércios e indústrias;
- Interligar todas as marginais da BR-101 facilitando a movimentação de cargas;
- Adequar as vias arteriais ao tráfego compartilhado de veículos automotores (leves e pesados), pedestres e transporte não motorizados.

d. Ações estratégicas

- Concluir as obras de implantação de drenagem pluvial, pavimentação asfáltica e sinalização viária da Rua Juvêncio Rodrigues;
- Incentivar o acesso à BR-101 e Área Industrial por meio das Ruas Juvêncio Rodrigues e Henrique Bernardo;
- Acompanhar o cumprimento do Plano de Exploração Rodoviária – PER por parte da concessionária da BR-101;
- Atualizar a legislação municipal quanto ao uso e ocupação do solo, zoneamento e plano diretor definindo, claramente, as áreas passíveis de ocupação comercial ou industrial;
- Fiscalizar a ocupação dos imóveis de modo a evitar o desenvolvimento das atividades comerciais ou industriais em áreas inadequadas.

VII. POLOS GERADORES DE VIAGENS

a. Diagnóstico

Os polos geradores de viagens urbanas do município localizam-se nas áreas comerciais, identificadas nas imagens 05 e 06, junto das principais vias arteriais. Justamente por atraírem tantos deslocamentos, causam inúmeros problemas de mobilidade urbana desde congestionamentos, tráfego intenso de pedestres e veículos não motorizados, estacionamento, entre outros.

b. Objetivos

- Criar condições de tráfego seguro para pedestres e meios de transporte não motorizados, especialmente nas áreas comerciais;
- Melhorar as condições gerais das vias proporcionando fluidez e segurança aos diferentes tipos de tráfego;
- Instalar elementos de sinalização viária para ordenar o tráfego das áreas próximas aos polos geradores de viagens.

c. Metas

- Estabelecer uma legislação territorial que evite a instalação de polos geradores de viagens fora das áreas adequadas;
- Compatibilizar os diferentes tipos de tráfego existentes nos polos geradores de viagens;
- Coibir a implantação de polos geradores de viagem em áreas sem infraestrutura compatível;
- Implantar dispositivos de controle de velocidade e segurança à circulação de pedestres.

a. Ações estratégicas

- Atualizar as leis de ordenamento territorial definindo áreas para a instalação de polos geradores de viagens;

- Na aprovação de projetos e fiscalização de obras privadas, fazer cumprir o disposto nas leis de ordenamento territorial;
- Implantar passeios acessíveis, ciclofaixas, faixas de pedestres (elevadas ou convencionais) priorizando o transporte não motorizado;
- Instalar dispositivos de sinalização viária para ordenamento do tráfego, verificando possíveis proibições de estacionamento e/ou de circulação.

VIII. ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

a. Diagnóstico

Assim como a grande maioria das regiões urbanas centrais em todo o Brasil, Paulo Lopes enfrenta problemas ao longo das vias arteriais identificadas nas imagens 01 e 02. O aumento do número de veículos em circulação implica na existência de maior quantidade de vagas de estacionamento junto aos polos geradores de viagens.

b. Objetivos

- Implantar áreas de estacionamento próximas às áreas centrais;
- Criar condições de tráfego não motorizado seguro nas zonas comerciais e de serviços;
- Prover condições de desenvolvimento igualitário em todo o territorial evitando a formação de novos polos geradores de viagens.

c. Metas

- Implantar áreas de estacionamento nas proximidades dos polos geradores de viagens;
- Criar condições de tráfego não motorizado seguro nas áreas próximas dos polos geradores de viagens;
- Promover o desenvolvimento igualitário das diversas regiões do território de modo a reduzir a formação de polos geradores de viagens;
- Coibir a existência de imóveis comerciais e industriais fora das áreas onde exista a devida infraestrutura;

d. Ações estratégicas

- Implantar sinalização viária para regulamentação de estacionamento, especialmente nos polos geradores de viagens próximos das áreas centrais;

- Identificar vagas de estacionamento para pessoas que se enquadrem como prioridade legal nas áreas mais próximos dos comércios e zonas de prestação de serviço;
- Instalar faixas de pedestres, preferencialmente elevadas, visando a circulação segura nas áreas centrais do município;
- Executar passeios acessíveis nas áreas próximas de comércios e edificações prestadoras de serviços;
- Fiscalizar o cumprimento do Anexo VIII da Lei Municipal nº 31/2010 nas edificações privadas.

IX. SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA

A avaliação do PMU será realizada, periodicamente, sob responsabilidade do Poder Executivo podendo, a qualquer momento, serem implantadas modificações. Estas precisam ser condizentes e respaldadas por estudos de ordem técnica.

Ressalta-se que todo e qualquer procedimento referente ao PMU deve ser devidamente divulgado e publicado junto ao Diário Oficial dos Municípios. A atualização periódica deve obedecer ao prazo máximo de 10 (dez) anos, conforme disposto na Lei Federal nº. 12.587/2012.