



PLAMUS

PLANO DE MOBILIDADE
URBANA SUSTENTÁVEL
DA GRANDE FLORIANÓPOLIS

Produto 9.1 Diagnóstico Desenvolvimento Urbano, Institucional e Gestão

Florianópolis

Novembro/2014



CONSORCIO:



strategy&

MACHADO MEYER
MACHADO MEYER SENDACE OPICE ADVOGADOS

SUMÁRIO

1	Apresentação.....	13
2	Diagnóstico do Desenvolvimento Urbano.....	14
2.1	Uso do solo e Sistema viário.....	14
2.2	Condicionantes metropolitanos para a mobilidade na Grande Florianópolis.....	17
2.2.1	Atividades Urbanas.....	17
2.2.2	Transporte Coletivo.....	18
2.2.3	Novos Projetos de Urbanização.....	19
2.2.4	Rede Viária.....	20
2.2.5	Infraestrutura de Transporte Não Motorizado.....	21
2.3	Mercado Imobiliário.....	22
2.3.1	Florianópolis.....	23
2.3.2	São José.....	35
2.3.3	Governador Celso Ramos.....	58
2.3.4	Comentários Finais.....	62
2.4	Estratégias de desenvolvimento urbano.....	63
2.5	Eixos de Transporte existentes.....	67
2.5.1	Avenida Paulo Fontes.....	68
2.5.2	Avenida Mauro Ramos.....	70
2.5.3	Rua Frei Caneca / Rua Delminda Silveira.....	72
2.5.4	Rua Lauro Linhares (Trecho 01).....	74
2.5.5	Rua Lauro Linhares (Trecho 02).....	76
2.5.6	Rua Delfino Conti / Rua João Pio Duarte Silva / Rua Vera Linhares de Andrade.....	78
2.5.7	Av. Deputado Antônio Edu Vieira.....	80
2.5.8	Avenida Madre Benvenuta.....	82
2.5.9	Rodovia Admar Gonzaga.....	84
2.5.10	SC-401 (Trecho 01).....	86
2.5.11	SC-401 (Trecho 02).....	88
2.5.12	SC-401 (Trecho 03).....	90
2.5.13	SC-401 (Trecho 04).....	92
2.5.14	SC-403.....	94
2.5.15	Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga – SC-406 (Trecho 01).....	96
2.5.16	Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga – SC-406 (Trecho 02).....	98
2.5.17	Avenida Pequeno Príncipe.....	100
2.5.18	SC-405 (Segmento 01).....	102
2.5.19	SC-405 (Segmento 02).....	104
2.5.20	Av. Irineu Bornhausen e Jornalista Rubens da Silva (Beira Mar Norte).....	106
2.5.21	Avenida da Saudade.....	108
2.5.22	Av. Marinheiro Max Schramm.....	110
2.5.23	Rua General Liberato Bittencourt.....	112
2.5.24	Rua General Eurico Gaspar Dutra.....	114
2.5.25	Rua Coronel Pedro Demoro / Rua Fúlvio Aducci.....	116
2.5.26	Av. Gov. Ivo Silveira.....	118
2.5.27	Rua Leoberto Leal.....	120

2.5.28	Av. Presidente Kennedy	122
2.5.29	Av. Osvaldo José do Amaral (Avenida das Torres de São José).....	124
2.5.30	Rua Vereador Arthur Mariano	126
2.5.31	Rua Paulino Pedro Hermes / Rua João Grumiche	128
2.5.32	BR-282 (Via Expressa)	130
2.5.33	BR-101 – Segmento 01.....	132
2.5.34	BR-101 – Segmento 02.....	134
2.5.35	SC-407	136
2.5.36	BR-101 – Segmento 03.....	138
2.5.37	BR-282.....	140
2.5.38	Av. Atílio Pagani	142
2.5.39	Rua Frederico Alonso	144
2.5.40	BR-101 – Segmento 4.....	146
2.5.41	Rua Getúlio Vargas.....	148
2.6	Nós de Transporte existentes	150
2.6.1	Shopping Itaguaçu.....	151
2.6.2	Av. Madre Benvenuta x Prof. Henrique da Silva Fontes	153
2.6.3	CIC / Av. da Saudade	155
2.6.4	BR-101 x BR-282.....	157
2.6.5	Trevo do Rio Tavares.....	159
2.6.6	Centro Administrativo do Governo do Estado	161
2.6.7	Saco dos Limões / Aterro da Baía Sul.....	163
2.6.8	Mauro Ramos x Av. Beira Mar Norte	165
2.6.9	Av. Mar. Max Schramm x Afonso Penna (Trevo de Barreiros).....	167
2.6.10	BR-101 x R. Ver. Arthur Mariano.....	169
2.6.11	TICAN	171
2.6.12	Trevo de Canasvieiras	173
2.6.13	Acesso ao Sapiens Parque.....	175
2.6.14	Av. Madre Benvenuta x Rod. Admar Gonzaga	177
2.6.15	Trevo do Morro das Pedras.....	179
2.6.16	Av. Pequeno Príncipe x SC-405	181
2.6.17	Trevo da Seta (SC-405 x Via Expressa Sul).....	183
2.6.18	TILAG	185
2.6.19	Trevo do Campeche / Porto da Lagoa.....	187
2.6.20	BR-101 x R. Pref. Reinoldo Alves	189
2.6.21	BR-101 x SC-407	191
2.6.22	BR-282 x Av. Governador Ivo Silveira.....	193
2.6.23	Rua Atílio Pagani x BR-101 / Shopping ViaCatarina	195
2.6.24	BR-101 x Rua Major Livramento	197
2.6.25	TISAN.....	199
2.6.26	Ingleses / Rio Vermelho	201
2.6.27	Cemitério do Itacorubi / Av. da Saudade	203
2.6.28	Parqtec Alfa / Bairro do João Paulo	205
2.6.29	SC-401 x Bairro do Cacupé	207
2.6.30	Floripa Shopping	209
2.6.31	BR-101 x Rua Quintino Bocaiuva.....	211
2.6.32	BR-101 x Av. das Margaridas.....	213
2.6.33	BR-101 x Rua Nelson Floriano Campos	215
2.6.34	BR-282 x Novo Contorno Viário	217
2.6.35	Rua João Grumiche x BR-101	219
2.6.36	Novo Acesso ao Aeroporto Hercílio Luz.....	221
3	Diagnóstico Institucional e de Gestão	223

3.1	Falta de disposições normativas específicas sobre trânsito e transporte para a Região Metropolitana de Florianópolis – RMF	223
3.2	Competência do DETER sobre concessão, permissão e autorização dos serviços de transporte	224
3.3	Pluralidade e complexidade dos entes municipais competentes para trânsito e transporte	225
3.4	Desintegração dos planos diretores com as políticas de mobilidade.....	226
3.5	Falta de unidade regulatória nos municípios.....	227
3.6	Desalinhamento das políticas municipais e estaduais de outorga de concessões e permissões com relação aos marcos federais.....	227
3.7	Irregularidades nas concessões e permissões em curso	228
3.8	Desalinhamento entre a Lei Estadual de PPP e a Lei Federal de PPP	229
3.9	Controvérsias sobre a competência da SCPAr no âmbito do Programa de PPP	230
3.10	Falta de cooperação intergovernamental	231

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1: DISTRITOS DO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS	24
FIGURA 2: VALOR POR METRO QUADRADO DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM FLORIANÓPOLIS	28
FIGURA 3: VALOR TOTAL DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM FLORIANÓPOLIS	29
FIGURA 4: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR ÁREA EM FLORIANÓPOLIS	30
FIGURA 5: LOCALIZAÇÃO DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS HORIZONTAIS EM FLORIANÓPOLIS	32
FIGURA 6: LANÇAMENTOS EMPRESARIAIS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS	34
FIGURA 7: DISTRITOS DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ	35
FIGURA 8: VALOR POR METRO QUADRADO DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM SÃO JOSÉ.....	38
FIGURA 9: VALOR TOTAL DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM SÃO JOSÉ	39
FIGURA 10: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR ÁREA EM FLORIANÓPOLIS	40
FIGURA 11: LOCALIZAÇÃO DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS HORIZONTAIS EM SÃO JOSÉ.....	41
FIGURA 12: LANÇAMENTOS EMPRESARIAIS NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ.....	43
FIGURA 13: MACROZONAS DO MUNICÍPIO DE PALHOÇA	44
FIGURA 14: VALOR POR METRO QUADRADO DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM PALHOÇA.....	46
FIGURA 15: VALOR TOTAL DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM PALHOÇA	47
FIGURA 16: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR ÁREA EM PALHOÇA	48
FIGURA 17: LANÇAMENTOS EMPRESARIAIS NO MUNICÍPIO DE PALHOÇA.....	50
FIGURA 18: MACROZONAS DO MUNICÍPIO DE BIGUAÇU.....	51
FIGURA 19: VALOR POR METRO QUADRADO DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM BIGUAÇU	54
FIGURA 20: VALOR TOTAL DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM BIGUAÇU.....	55
FIGURA 21: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR ÁREA EM BIGUAÇU.....	55
FIGURA 22: LOCALIZAÇÃO DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS HORIZONTAIS EM BIGUAÇU	56
FIGURA 23: LANÇAMENTOS EMPRESARIAIS NO MUNICÍPIO DE BIGUAÇU	58
FIGURA 24: MACROZONAS DO MUNICÍPIO DE GOVERNADOR CELSO RAMOS.....	58
FIGURA 25: VALOR POR METRO QUADRADO DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM GOVERNADOR CELSO RAMOS.....	60
FIGURA 26: VALOR TOTAL DOS LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS EM GOVERNADOR CELSO RAMOS.....	61
FIGURA 27: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR ÁREA EM GOVERNADOR CELSO RAMOS.....	61
FIGURA 28: EIXOS E POLOS DE TRANSPORTE EXISTENTES ANALISADOS.....	66
FIGURA 29: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE DA AVENIDA PAULO FONTES	68
FIGURA 30: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - AVENIDA PAULO FONTES	69
FIGURA 31: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - AVENIDA PAULO FONTES	69
FIGURA 32: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE DA AV. MAURO RAMOS.....	70
FIGURA 33: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - AV. MAURO RAMOS.....	71
FIGURA 34: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - AV. MAURO RAMOS.....	71
FIGURA 35: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE DAS RUAS FREI CANECA E DELMINDA SILVEIRA.....	72
FIGURA 36: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - RUAS FREI CANECA E DELMINDA SILVEIRA.	73
FIGURA 37: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - RUAS FREI CANECA E DELMINDA SILVEIRA.	73
FIGURA 38: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – R. LAURO LINHARES (TRECHO 01).....	74
FIGURA 39: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - R. LAURO LINHARES (TRECHO 01).....	75
FIGURA 40: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - R. LAURO LINHARES (TRECHO 01).....	75

FIGURA 41: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - R. LAURO LINHARES (TRECHO 02)	76
FIGURA 42: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - R. LAURO LINHARES (TRECHO 02).....	77
FIGURA 43: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - R. LAURO LINHARES (TRECHO 02).....	77
FIGURA 44: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE DAS RUAS DELFINO CONTI, JOÃO PIO DUARTE SILVA, VERA LINHARES DE ANDRADE	78
FIGURA 45: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - EIXO DELFINO CONTI.....	79
FIGURA 46: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - EIXO DELFINO CONTI.....	79
FIGURA 47: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – AV. DEP. ANTÔNIO EDU VIEIRA.	80
FIGURA 48: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – AV. DEP. ANTÔNIO EDU VIEIRA.	81
FIGURA 49: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – AV. DEP. ANTÔNIO EDU VIEIRA.....	81
FIGURA 50: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE DA AV. MADRE BENVENUTA	82
FIGURA 51: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - AV. MADRE BENVENUTA	83
FIGURA 52: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - AV. MADRE BENVENUTA	83
FIGURA 53: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – ROD. ADMAR GONZAGA.....	84
FIGURA 54: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - ROD. ADMAR GONZAGA.....	85
FIGURA 55: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - ROD. ADMAR GONZAGA.....	85
FIGURA 56: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – SC-401 (TRECHO 01)	86
FIGURA 57: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – SC-401 (TRECHO 01).....	87
FIGURA 58: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – SC-401 (TRECHO 01).....	87
FIGURA 59: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – SC-401 (TRECHO 02)	88
FIGURA 60: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – SC-401 (TRECHO 02).....	89
FIGURA 61: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – SC-401 (TRECHO 02).....	89
FIGURA 62: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE– SC-401 (TRECHO 03).	90
FIGURA 63: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - SC-401 (TRECHO 03).....	91
FIGURA 64: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - SC-401 (TRECHO 03).....	91
FIGURA 65: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - SC-401 (TRECHO 04).	92
FIGURA 66: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - SC-401 (TRECHO 04).....	93
FIGURA 67: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - SC-401 (TRECHO 04).....	93
FIGURA 68: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – SC-403	94
FIGURA 69: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – SC-403.....	95
FIGURA 70: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – SC-403.....	95
FIGURA 71: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – ROD. DR. ANTÔNIO LUIZ MOURA GONZAGA - SC406 (TRECHO 01).....	96
FIGURA 72: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - SC406 (TRECHO 01).....	97
FIGURA 73: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - SC406 (TRECHO 01).....	97
FIGURA 74: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – SC-406 (TRECHO 02).	98
FIGURA 75: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – SC-406 (TRECHO 02).....	99
FIGURA 76: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – SC-406 (TRECHO 02).....	99
FIGURA 77: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – AV. PEQUENO PRÍNCIPE	100
FIGURA 78: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – AV. PEQUENO PRÍNCIPE.....	101
FIGURA 79: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – AV. PEQUENO PRÍNCIPE.....	101
FIGURA 80: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – SC-405 (SEGMENTO 01).	102
FIGURA 81: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO –SC-405 (SEGMENTO 01).	103

FIGURA 82: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – SC-405 (SEGMENTO 01).....	103
FIGURA 83: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – SC-405 (SEGMENTO 02).	104
FIGURA 84: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - SC-405 (SEGMENTO 02).	105
FIGURA 85: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - SC-405 (SEGMENTO 02).	105
FIGURA 86: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - AVENIDA BEIRA MAR NORTE.	106
FIGURA 87: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - AVENIDA BEIRA MAR NORTE.....	107
FIGURA 88: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - AVENIDA BEIRA MAR NORTE.....	107
FIGURA 89: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – AV. DA SAUDADE.	108
FIGURA 90: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – AV. DA SAUDADE.....	109
FIGURA 91: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – AV. DA SAUDADE.....	109
FIGURA 92: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - AV. MARINHEIRO MAX SCHRAMM.....	110
FIGURA 93: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - AV. MARINHEIRO MAX SCHRAMM.	111
FIGURA 94: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - AV. MARINHEIRO MAX SCHRAMM.	111
FIGURA 95: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - RUA GAL. LIBERATO BITTENCOURT.....	112
FIGURA 96: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - RUA GAL. LIBERATO BITTENCOURT.	113
FIGURA 97: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - RUA GAL. LIBERATO BITTENCOURT.	113
FIGURA 98: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – R. GAL. EURICO GASPAR DUTRA.....	114
FIGURA 99: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - R. GAL. EURICO GASPAR DUTRA.	115
FIGURA 100: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - R. GAL. EURICO GASPAR DUTRA.	115
FIGURA 101: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - RUAS CEL. P. DEMORO E F. ADUCCI.	116
FIGURA 102: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - RUAS CEL. P. DEMORO E F. ADUCCI.....	117
FIGURA 103: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - RUAS CEL. P. DEMORO E F. ADUCCI.....	117
FIGURA 104: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - AV. GOV. IVO SILVEIRA.	118
FIGURA 105: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - AV. GOV. IVO SILVEIRA.	119
FIGURA 106: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - AV. GOV. IVO SILVEIRA.	119
FIGURA 107: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - RUA LEOBERTO LEAL.	120
FIGURA 108: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - RUA LEOBERTO LEAL.....	121
FIGURA 109: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - RUA LEOBERTO LEAL.....	121
FIGURA 110: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - AV. PRESIDENTE KENNEDY.....	122
FIGURA 111: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - AV. PRESIDENTE KENNEDY.	123
FIGURA 112: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - AV. PRESIDENTE KENNEDY.	123
FIGURA 113: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – AV. DAS TORRES DE SÃO JOSÉ.	124
FIGURA 114: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - AV. DAS TORRES DE SÃO JOSÉ.....	125
FIGURA 115: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - AV. DAS TORRES DE SÃO JOSÉ.....	125
FIGURA 116: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – R. VER. ARTHUR MARIANO.....	126
FIGURA 117: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - R. VER. ARTHUR MARIANO.....	127
FIGURA 118: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - R. VER. ARTHUR MARIANO.....	127
FIGURA 119: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - PAULINO HERMES E JOÃO GRUMICHE.	128
FIGURA 120: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – RUAS PAULINO HERMES E JOÃO GRUMICHE.....	129
FIGURA 121: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - PAULINO HERMES E JOÃO GRUMICHE.	129
FIGURA 122: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – BR-282 (VIA EXPRESSA).	130
FIGURA 123: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – BR-282 (VIA EXPRESSA).	131
FIGURA 124: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO –BR-282 (VIA EXPRESSA).	131

FIGURA 125: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – BR-101 (SEGMENTO 01).....	132
FIGURA 126: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - BR-101 (SEGMENTO 01).....	133
FIGURA 127: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - BR-101 (SEGMENTO 01).....	133
FIGURA 128: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE BR-101 (SEGMENTO 02).....	134
FIGURA 129: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - BR-101 (SEGMENTO 02).....	135
FIGURA 130: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - BR-101 (SEGMENTO 02).....	135
FIGURA 131: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – SC-407.....	136
FIGURA 132: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – SC-407.....	137
FIGURA 133: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – SC-407.....	137
FIGURA 134: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - BR-101 – SEGMENTO 03.....	138
FIGURA 135: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - BR-101 – SEGMENTO 03.....	139
FIGURA 136: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - BR-101 – SEGMENTO 03.....	139
FIGURA 137: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – BR-282.....	140
FIGURA 138: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - BR-282.....	141
FIGURA 139: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - BR-282.....	141
FIGURA 140: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – AV. ATÍLIO PAGANI.....	142
FIGURA 141: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – AV. ATÍLIO PAGANI.....	143
FIGURA 142: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO – AV. ATÍLIO PAGANI.....	143
FIGURA 143: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – R. FREDERICO ALONSO.....	144
FIGURA 144: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - R. FREDERICO ALONSO.....	145
FIGURA 145: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - R. FREDERICO ALONSO.....	145
FIGURA 146: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE – BR-101 – SEGMENTO 4.....	146
FIGURA 147: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - BR-101 – SEGMENTO 4.....	147
FIGURA 148: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO - BR-101 – SEGMENTO 4.....	147
FIGURA 149: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO EIXO DE TRANSPORTE - RUA GETÚLIO VARGAS.....	148
FIGURA 150: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO -- RUA GETÚLIO VARGAS.....	149
FIGURA 151: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -- RUA GETÚLIO VARGAS.....	149
FIGURA 152: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DE TRANSPORTE JUNTO AO SHOPPING ITAGUAÇU.....	151
FIGURA 153: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ SHOPPING ITAGUAÇU.....	152
FIGURA 154: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ SHOPPING ITAGUAÇU.....	152
FIGURA 155: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DE TRANSPORTE JUNTO AO CRUZAMENTO DAS AVENIDAS MADRE BENVENUTA E PROF. HENRIQUE DA SILVA FONTES.....	153
FIGURA 156: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ MADRE BENVENUTA X PROF. HENRIQUE DA SILVA FONTES.....	154
FIGURA 157: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ MADRE BENVENUTA X PROF. HENRIQUE DA SILVA FONTES...154	154
FIGURA 158: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DE TRANSPORTE JUNTO AO CIC.....	155
FIGURA 159: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ JUNTO AO CIC.....	156
FIGURA 160: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ JUNTO AO CIC.....	156
FIGURA 161: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DE TRANSPORTE JUNTO ÀS RODOVIAS BR-101 E BR-282.....	157
FIGURA 162: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ JUNTO ÀS RODOVIAS BR-101 E BR-282.....	158
FIGURA 163: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO –NÓ JUNTO ÀS RODOVIAS BR-101 E BR-282.....	158
FIGURA 164: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DE TRANSPORTE DO TREVO DO RIO TAVARES.....	159
FIGURA 165: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO TREVO DO RIO TAVARES.....	160
FIGURA 166: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DO TREVO DO RIO TAVARES.....	160

FIGURA 167: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DE TRANSPORTE DO CENTRO ADMINISTRATIVO.	161
FIGURA 168: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO CENTRO ADMINISTRATIVO.	162
FIGURA 169: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO –NÓ DO CENTRO ADMINISTRATIVO.	162
FIGURA 170: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DE TRANSPORTE DO SACO DOS LIMÕES.....	163
FIGURA 171: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO SACO DOS LIMÕES.	164
FIGURA 172: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DO SACO DOS LIMÕES.....	164
FIGURA 173: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ BEIRA MAR NORTE X MAURO RAMOS.	165
FIGURA 174: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ BEIRA MAR NORTE X MAURO RAMOS.	166
FIGURA 175: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO –NÓ BEIRA MAR NORTE X MAURO RAMOS.	166
FIGURA 176: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DO TREVO DE BARREIROS.	167
FIGURA 177: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO TREVO DE BARREIROS.....	168
FIGURA 178: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DO TREVO DE BARREIROS.	168
FIGURA 179: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ BR-101 X R. VER. ARTHUR MARIANO.....	169
FIGURA 180: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ BR-101 X R. VER. ARTHUR MARIANO.	170
FIGURA 181: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ BR-101 X R. VER. ARTHUR MARIANO.....	170
FIGURA 182: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ TICAN.	171
FIGURA 183: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ TICAN.....	172
FIGURA 184: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ TICAN.	172
FIGURA 185: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DO TREVO DE CANASVIEIRAS.	173
FIGURA 186: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO TREVO DE CANASVIEIRAS.	174
FIGURA 187: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DO TREVO DE CANASVIEIRAS.	174
FIGURA 188: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DO ACESSO AO SAPIENS PARQUE.....	175
FIGURA 189: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO ACESSO AO SAPIENS PARQUE.	176
FIGURA 190: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DO ACESSO AO SAPIENS PARQUE.....	176
FIGURA 191: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ MADRE BENVENUTA E ROD. ADMAR GONZAGA.....	177
FIGURA 192: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ MADRE BENVENUTA E ROD. ADMAR GONZAGA.....	178
FIGURA 193: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ MADRE BENVENUTA E ROD. ADMAR GONZAGA.	178
FIGURA 194: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DO TREVO DO MORRO DAS PEDRAS.....	179
FIGURA 195: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO TREVO DO MORRO DAS PEDRAS.....	180
FIGURA 196: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DO TREVO DO MORRO DAS PEDRAS.	180
FIGURA 197: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ AV. PEQUENO PRÍNCIPE X SC-405.....	181
FIGURA 198: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ AV. PEQUENO PRÍNCIPE X SC-405.	182
FIGURA 199: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ AV. PEQUENO PRÍNCIPE X SC-405.	182
FIGURA 200: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DO TREVO DA SETA.	183
FIGURA 201: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO TREVO DA SETA.....	184
FIGURA 202: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DO TREVO DA SETA.	184
FIGURA 203: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ TILAG.	185
FIGURA 204: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ TILAG.	186
FIGURA 205: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ TILAG.....	186
FIGURA 206: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ CAMPECHE / PORTO DA LAGOA.	187
FIGURA 207: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO - NÓ CAMPECHE / PORTO DA LAGOA.....	188
FIGURA 208: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ CAMPECHE / PORTO DA LAGOA.....	188
FIGURA 209: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ BR-101 X R. PREF. REINOLDO ALVES.	189

FIGURA 210: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ BR-101 X R. PREF. REINOLDO ALVES.	190
FIGURA 211: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ BR-101 X R. PREF. REINOLDO ALVES.	190
FIGURA 212: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ SC-407 X BR-101.	191
FIGURA 213: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ SC-407 X BR-101.....	192
FIGURA 214: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ SC-407 X BR-101.	192
FIGURA 215: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ BR-282 X AV. GOV. IVO SILVEIRA.	193
FIGURA 216: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ BR-282 X AV. GOV. IVO SILVEIRA.....	194
FIGURA 217: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ BR-282 X AV. GOV. IVO SILVEIRA.	194
FIGURA 218: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DA RUA ATÍLIO PAGANI X BR-101.	195
FIGURA 219: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DA RUA ATÍLIO PAGANI X BR-101.	196
FIGURA 220: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DA RUA ATÍLIO PAGANI X BR-101.	196
FIGURA 221: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DA BR-101 X RUA MAJOR LIVRAMENTO.....	197
FIGURA 222: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DA BR-101 X RUA MAJOR LIVRAMENTO.	198
FIGURA 223: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ DA BR-101 X RUA MAJOR LIVRAMENTO.....	198
FIGURA 224: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ TISAN.....	199
FIGURA 225: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ TISAN.....	200
FIGURA 226: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ TISAN.	200
FIGURA 227: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ INGLESES / RIO VERMELHO.	201
FIGURA 228: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ INGLESES / RIO VERMELHO.	202
FIGURA 229: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ INGLESES / RIO VERMELHO.....	202
FIGURA 230: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ CEMITÉRIO DO ITACORUBI / AV. DA SAUDADE.	203
FIGURA 231: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ CEMITÉRIO DO ITACORUBI / AV. DA SAUDADE.	204
FIGURA 232: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ CEMITÉRIO DO ITACORUBI / AV. DA SAUDADE.....	204
FIGURA 233: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ PARQTEC ALFA / BAIRRO DO JOÃO PAULO.....	205
FIGURA 234: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ PARQTEC ALFA / BAIRRO DO JOÃO PAULO.	206
FIGURA 235: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ PARQTEC ALFA / BAIRRO DO JOÃO PAULO.....	206
FIGURA 236: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ SC-401 X BAIRRO DO CACUPÉ.	207
FIGURA 237: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ SC-401 X BAIRRO DO CACUPÉ.	208
FIGURA 238: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ SC-401 X BAIRRO DO CACUPÉ.	208
FIGURA 239: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ FLORIPA SHOPPING.	209
FIGURA 240: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ FLORIPA SHOPPING.	210
FIGURA 241: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ FLORIPA SHOPPING.	210
FIGURA 242: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ BR-101 X RUA QUINTINO BOCAIUVA.....	211
FIGURA 243: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ BR-101 X RUA QUINTINO BOCAIUVA.	212
FIGURA 244: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ BR-101 X RUA QUINTINO BOCAIUVA.....	212
FIGURA 245: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ BR-101 X AV. DAS MARGARIDAS.	213
FIGURA 246: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ BR-101 X AV. DAS MARGARIDAS.	214
FIGURA 247: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ BR-101 X AV. DAS MARGARIDAS.	214
FIGURA 248: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ BR-101 X RUA NELSON FLORIANO CAMPOS.....	215
FIGURA 249: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ BR-101 X RUA NELSON FLORIANO CAMPOS.....	216
FIGURA 250: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ BR-101 X RUA NELSON FLORIANO CAMPOS.....	216
FIGURA 251: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ BR-282 X NOVO CONTORNO VIÁRIO.	217
FIGURA 252: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ BR-282 X NOVO CONTORNO VIÁRIO.	218

FIGURA 253: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ BR-282 X NOVO CONTORNO VIÁRIO. 218

FIGURA 254: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ RUA JOÃO GRUMICHE X BR-101. 219

FIGURA 255: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ RUA JOÃO GRUMICHE X BR-101. 220

FIGURA 256: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO -NÓ RUA JOÃO GRUMICHE X BR-101..... 220

FIGURA 257: FOTO AÉREA DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO NÓ DO NOVO ACESSO AO AEROPORTO HERCÍLIO LUZ. 221

FIGURA 258: MAPA DE ÍNDICES DE APROVEITAMENTO – NÓ DO NOVO ACESSO AO AEROPORTO HERCÍLIO LUZ..... 222

FIGURA 259: MAPA DE USOS DO SOLO PERMITIDOS PELO ZONEAMENTO –NÓ DO NOVO ACESSO AO AEROPORTO HERCÍLIO LUZ. 222

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR DISTRITO NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS	25
TABELA 2: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR NÚMERO DE QUARTOS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS	27
TABELA 3: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS HORIZONTAIS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS.....	31
TABELA 4: LANÇAMENTOS DE SALAS EMPRESARIAIS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS.....	33
TABELA 5: LANÇAMENTOS DE LOJAS NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS.....	33
TABELA 6: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR DISTRITO NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ	36
TABELA 7: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR NÚMERO DE QUARTOS NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ	37
TABELA 8: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS HORIZONTAIS NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ	41
TABELA 9: LANÇAMENTOS DE SALAS EMPRESARIAIS NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ	42
TABELA 10: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR MACROZONA NO MUNICÍPIO DE PALHOÇA.....	45
TABELA 11: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR NÚMERO DE QUARTOS NO MUNICÍPIO DE PALHOÇA	45
TABELA 12: LANÇAMENTOS DE SALAS EMPRESARIAIS NO MUNICÍPIO DE PALHOÇA.....	49
TABELA 13: LANÇAMENTOS DE LOJAS NO MUNICÍPIO DE PALHOÇA.....	49
TABELA 14: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR DISTRITO NO MUNICÍPIO DE BIGUAÇU.....	52
TABELA 15: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR NÚMERO DE QUARTOS NO MUNICÍPIO DE BIGUAÇU.....	53
TABELA 16: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS HORIZONTAIS NO MUNICÍPIO DE BIGUAÇU.....	56
TABELA 17: LANÇAMENTOS DE SALAS EMPRESARIAIS NO MUNICÍPIO DE BIGUAÇU	57
TABELA 18: LANÇAMENTOS DE LOJAS NO MUNICÍPIO DE BIGUAÇU	57
TABELA 19: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR DISTRITO NO MUNICÍPIO DE GOVERNADOR CELSO RAMOS.....	59
TABELA 20: LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS POR NÚMERO DE QUARTOS NO MUNICÍPIO DE GOVERNADOR CELSO RAMOS.....	59
TABELA 21: MENOR E MAIOR VALOR POR METRO QUADRADO DE LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS VERTICAIS NOS MUNICÍPIOS ANALISADOS.	62
TABELA 22: CONJUNTOS DE AÇÕES DA ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO.....	64

1 APRESENTAÇÃO

O presente relatório apresenta a consolidação dos diagnósticos acerca dos temas institucionais, jurídicos e de desenvolvimento urbano, apresentados nos relatórios do Produto 2 – Entendimento do Zoneamento e Infraestrutura Urbana – e Produto 6 – Diagnóstico do Modelo Institucional e Soluções Contratadas.

Além da consolidação dos temas desenvolvidos nesses produtos, são apresentados aqui aprofundamentos relativos aos assuntos de desenvolvimento urbano e uso do solo, de modo a registrar as análises que embasarão as propostas de cenários de desenvolvimento urbano que constarão dos relatórios do Produto 11 – Identificação e Articulação de Soluções alternativas – e Produto 12 – Diretrizes e Metas de Mobilidade Urbana.

2 DIAGNÓSTICO DO DESENVOLVIMENTO URBANO

2.1 Uso do solo e Sistema viário

A realização do Produto 2 - Entendimento do Zoneamento e Infraestrutura Urbana proporcionou uma compreensão abrangente da situação da mobilidade e da infraestrutura urbana na Grande Florianópolis. A partir dos estudos desenvolvidos, foi possível compreender com maior profundidade as dinâmicas existentes no percurso do planejamento urbano regional, marcado pela divisão da região em duas partes: uma cidade detentora de serviços e dos locais de trabalho, no caso Florianópolis, marcada por valorização fundiária e alta renda média de seus habitantes, e os municípios localizados na área continental da Região Metropolitana, nos quais o uso residencial e faixas médias de renda predominam. Esses últimos, por sua vez, são as cidades vizinhas da capital catarinense que representam, em sua maioria, um papel periférico nas relações do modelo de desenvolvimento urbano “centro-periferia”. Deste modo, nota-se a ausência de uma coesão espacial na região e também de políticas públicas que objetivem desenvolvimento regional equilibrado e práticas de complementariedade funcional entre os municípios que fazem parte do recorte territorial do PLAMUS.

Além desse aspecto regional, os estudos realizados no âmbito do PLAMUS também proporcionaram uma compreensão da importância do papel do uso e da ocupação do solo na região para a implementação eficaz de um plano de mobilidade urbana. Trata-se de compreender que não é apenas a densidade construtiva ou a populacional que influi nas questões de mobilidade, mas destacar que a localização de atividades urbanas associadas à segregação ou à mistura de usos é que torna a cidade mais ou menos eficiente em termos de mobilidade. Os estudos procuraram abordar a estrutura urbana à luz da mobilidade das pessoas no território, ou seja, correlacionar o fenômeno da urbanização às possibilidades de deslocamento, tendo em vista que o objeto de trabalho do PLAMUS é a definição de diretrizes para a qualificação e estruturação da região do ponto de vista da mobilidade.

A utilização do solo na região da Grande Florianópolis apresenta-se como consequência do processo de ocupação e expansão urbana ao longo da sua história e também pelas ideologias de planejamento urbano difundidas no século XX, com a utilização do automóvel como principal forma de deslocamento. O predomínio do uso residencial espalhado pelo território, especialmente nas áreas ocupadas após a década de 1970, com a construção da BR-101 e das rodovias estaduais na Ilha de Santa Catarina, proporcionou uma ocupação dispersa e de baixa densidade.

Na Grande Florianópolis, tais análises destacam dois principais aspectos do padrão de urbanização existente: do ponto de vista físico, o padrão extensivo da ocupação urbana regional; em uma perspectiva funcional, a segregação de atividades urbanas.

- Aspectos Físicos: padrão extensivo da ocupação urbana regional
 - urbanização dispersa (descontinuidade e espraiamento da mancha urbana);

- baixas densidades (populacionais e de empregos), exceto pela área central da capital;
- ausência de eixos ou rede de polos adensados.
- Aspectos Funcionais: segregação de atividades urbanas
 - concentração de empregos na área central da Ilha de Santa Catarina;
 - expansão da urbanização predominantemente residencial pelo território;
 - incipiente rede de centralidades;
 - baixo nível de complementariedade funcional entre municípios.

O recente processo de metropolização, com a intensificação das relações entre a capital e os municípios vizinhos conurbados, foi estruturado pelas pontes que ligam a Ilha de Santa Catarina ao continente e pela evolução do sistema rodoviário regional a partir dos anos 1970. A rodovia BR-101 foi fundamental para viabilizar a expansão da urbanização nos municípios de Palhoça, São José e Biguaçu nos moldes atuais, enquanto rodovias estaduais (como a SC-401) possibilitaram a urbanização de áreas remotas da parte insular do Município de Florianópolis, condicionada pelas fragilidades ambientais do território.

Tal crescimento, baseado na acessibilidade por infraestruturas rodoviárias, teve como modelo a contínua expansão das áreas ocupadas, na medida em que as altas velocidades permitidas pelas rodovias diminuem (pelo menos em um primeiro momento) o tempo necessário para acessar glebas distantes das áreas centrais, o que permite aproximá-las das dinâmicas imobiliárias do núcleo principal. Esse processo associa-se a outros fenômenos concomitantes, como emergência de novos ideais de qualidade de vida (proximidade à natureza e a paisagens marítimas), criação de regiões elitizadas e homogêneas (busca por diferenciação social) e implantação de loteamentos populares em regiões menos valorizadas, resultando nos aspectos físicos destacados acima (padrão extensivo da ocupação urbana regional).

Ainda que a expansão urbana tenha ocorrido por meio de infraestruturas rodoviárias, importante porção do sistema viário estrutural da Grande Florianópolis apresenta características da origem rural das glebas urbanizadas, em que traçados e larguras de caminhos históricos e estradas vicinais conformaram as ruas e avenidas atuais, com baixa capacidade de tráfego, problemas de conectividade e diversos pontos de conflito. Por outro lado, a estruturação regional baseada na acessibilidade rodoviária fez com que diversas estradas tenham ganhado funções de vias urbanas, com ocupações consolidadas em suas margens, utilização por linhas de ônibus urbanos regulares e travessias de pedestres, ainda que mantenham seus aspectos físicos típicos de rodovias (acostamento sem calçadas, altas velocidades, ausência de semáforos). Assim, destaca-se na Grande Florianópolis a existência de importante descompasso entre a função e a forma de importantes vias, o que necessariamente será objeto de proposições do PLAMUS como componente de desenvolvimento urbano.

Do ponto de vista funcional, a segregação de atividades urbanas verificada na área de abrangência do PLAMUS relaciona-se ao protagonismo, constantemente reforçado, do núcleo central principal representado pelo Distrito Sede (envolve, além do centro, a Bacia do Itacorubi e uma pequena porção do continente), que historicamente é a maior referência nas decisões locais da região. O desenvolvimento de novas ocupações na região metropolitana sempre esteve relacionado às dinâmicas

polarizadas pelo centro de Florianópolis, uma vez que aí se concentram as maiores oportunidades de emprego, matrículas de ensino e acesso a serviços da região. Dessa forma, não se desenvolvem redes ou eixos de novas centralidades, pois tudo sempre é desenhado e proposto pensando-se no centro da capital.

Mesmo os eixos e nós de transporte existentes não são caracterizados por adensamento de atividades ou por centralidades lineares, desperdiçando vantagens locais de pontos com alta acessibilidade, inclusive por transporte coletivo. Por outro lado, há pontos incipientes de novos polos com potencial para alterar essa dinâmica, como Cidade Pedra Branca (em Palhoça), Sapiens Parque (em Canasvieiras, Florianópolis) e novo empreendimento planejado em gleba desocupada junto ao centro de Biguaçu (Projeto Ativa Biguaçu), mas as dificuldades na macroacessibilidade regional ainda representam entraves ao desenvolvimento dessas iniciativas de desconcentração de atividades econômicas na região.

Assim, é objetivo deste trabalho propor novos paradigmas que alterem a dinâmica de desenvolvimento que tem sido o modelo predominante até o momento, tendo em vista que tais aspectos afetam não somente classes com menor poder aquisitivo, cada vez mais levadas às periferias da Grande Florianópolis, mas também a população da região como um todo que sofre diariamente com as dificuldades de locomoção em um modelo de cidade baseado no automóvel particular.

Consolida-se, assim, o seguinte diagnóstico urbano para a mobilidade na Grande Florianópolis:

- Grande dependência econômica dos municípios da região em relação à capital, especialmente quanto à oferta de emprego;
- Congestionamento de vias vinculado aos deslocamentos pendulares entre habitação e trabalho;
- Expansão da ocupação urbana próxima a áreas ambientalmente frágeis (encostas, áreas alagáveis e dunas) e com padrão periférico de crescimento, urbanização dispersa, baixas densidades e ausência de usos mistos, tanto na Ilha de Santa Catarina quanto no continente;
- Ausência de polos ou eixos de adensamento consolidados (exceto pela Área Central da capital), com alguns embriões com potencial de desenvolvimento ainda limitados pelos problemas de macroacessibilidade;
- Descompasso entre a forma e a função de vias (rodovias com função de avenida urbana, ruas estreitas com função viária estrutural);
- Baixas densidades de população e empregos, exceto pela Área Central da capital.

Desse modo, emerge a necessidade de um planejamento regional integrado e de desenvolvimento de políticas públicas que abordem com maior abrangência a questão da metropolização e da conurbação, tendo em vista o papel do uso do solo como condicionante da mobilidade metropolitana.

De acordo com a Constituição Federal de 1988, o planejamento das aglomerações urbanas que incluem mais de um município é de responsabilidade dos estados, objetivando um conjunto de ações integradas e coordenadas entre os municípios que fazem parte destas áreas, com o auxílio estadual. Por outro lado, é competência do município, ainda de acordo com a Constituição vigente, promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Assim, é possível observar os desafios que se apresentam para o planejamento integrado, uma vez que o desenvolvimento regional pode sofrer diversos impactos com medidas municipais que não analisem suas possíveis consequências na região como um todo.

2.2 Condicionantes metropolitanos para a mobilidade na Grande Florianópolis

Com base nos aspectos aqui desenvolvidos, observa-se a existência de diversos condicionantes para a mobilidade na região em estudo decorrentes do modelo de desenvolvimento vigente e do padrão de uso e ocupação do solo nos municípios em questão. Vale destacar, entretanto, que a análise desses desafios permite o surgimento de oportunidades, muitas de caráter estruturante, variando quanto ao prazo (curto, médio e longo) de implantação, o que será aprofundado no Produto 11 – Identificação e Articulação de Soluções alternativas.

Tais condicionantes, divididos em temas, serão apresentados a seguir e servirão de base para o futuro desenvolvimento de diretrizes e propostas do PLAMUS.

2.2.1 Atividades Urbanas

O entendimento dos desafios e oportunidades das atividades urbanas da Grande Florianópolis representa aspecto primordial para a futura proposição e consolidação de diretrizes que visem à melhora da mobilidade urbana da região. Assim, foram analisados, primeiramente, os seguintes fatos urbanos verificados na região:

- Segregação de usos, principalmente residenciais, em bairros não centrais dos municípios;
- Saturação do trecho da BR-101 que cruza a Grande Florianópolis devido à sua utilização industrial, comercial e para transporte de mercadorias, associada à função de estruturação do transporte metropolitano de passageiros, tanto no modo coletivo quanto no modo individual, sobrepostas à função nacional de ligação interestadual entre Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná;
- Grande dependência dos modos motorizados de deslocamento para acesso a comércio, serviços e trabalho, devido às longas distâncias decorrentes do padrão disperso e descontínuo da expansão urbana;
- Concentração de uso comercial nas áreas centrais;
- Emergência da rodovia SC-401 como eixo de desenvolvimento urbano, o que induz ao uso do transporte motorizado pela ausência de condições de acessibilidade segura para pedestres e ciclistas, ainda que existam áreas urbanizadas em seus arredores;
- Aumento da verticalização e densidade em bairros sem infraestrutura;
- Concentração dos empreendimentos de habitação popular, especialmente do Programa Minha Casa Minha Vida, nas franjas da mancha urbana;
- Rede incipiente de centralidades, cujo desenvolvimento se mostra limitado pelas dificuldades de macroacessibilidade.

A partir desses problemas, surgem as seguintes oportunidades:

- Estabelecimento de empreendimentos residenciais (inclusive moradias populares) próximos a áreas de uso comercial ou misto e com oportunidades de emprego, de modo a aproximar residências, oportunidades de emprego e acesso a serviços, promovendo um meio urbano mais adequado aos transportes não motorizados;
- Estabelecimento de contrapartidas para a mobilidade como condição para o adensamento de determinadas áreas, inclusive com Estudos de Impacto de Vizinhança;
- Reorganização do espaço da rodovia SC-401 para prover áreas adequadas à circulação de pedestres, ciclistas e priorização de transporte coletivo de média e alta capacidade;
- Implantação de órgãos públicos na região continental de Florianópolis e nos municípios vizinhos, de modo a desconcentrar empregos públicos e acesso de cidadãos a serviços;
- Expansão da Universidade Federal de Santa Catarina, da Universidade do Estado de Santa Catarina e do Instituto Federal de Santa Catarina para outros bairros e municípios na Grande Florianópolis, de modo a desconcentrar o acesso ao ensino superior gratuito;
- Desenvolvimento do comércio em bairros hoje residenciais, por meio do zoneamento misto;
- Fomento ao desenvolvimento da rede de centralidades nos municípios do continente (especialmente São José, Palhoça e Biguaçu) ancorada por transporte coletivo metropolitano e viabilizada pela aplicação de estímulos econômicos para a geração de empregos na região continental da Grande Florianópolis;
- Construção de contorno rodoviário da BR-101, de modo a torná-la via de estruturação metropolitana com adequada inserção em seu entorno, qualificação urbanística, integração das ocupações urbanas em suas margens e implantação de sistema de transporte coletivo de média capacidade em nível.

2.2.2 Transporte Coletivo

Os principais problemas ligados a este tema têm relação direta com o modelo de desenvolvimento urbano utilizado na região, baseado no protagonismo do automóvel particular. Deste modo, destacam-se os seguintes fatos:

- Ausência de vias exclusivas para o transporte público;
- Pouca sincronização entre os horários de linhas nos terminais;
- Inexistência de uma ligação aquática entre a Ilha de Santa Catarina e o continente;
- Falta de integração do Sistema de Transporte Público entre os municípios conurbados;
- Utilização de um mesmo modelo e tamanho de veículo para quase todas as linhas e diferentes demandas;
- Pouca integração de ônibus com bicicletas;
- Carência de informações sobre o sistema de transporte nas paradas de ônibus.

Tais problemas apontam diversas alternativas, tais como:

- Desenvolvimento de estudos para a reorganização do sistema atual de transporte, com implantação de rede de transporte coletivo de média e alta capacidade, ligações aquáticas entre o continente e a ilha e integração entre os sistemas dos diferentes municípios;
- Implantação de um sistema de monitoramento de veículos do transporte coletivo, para o fornecimento de informações aos usuários e maior controle pelos órgãos concedentes;
- Fomento à integração de distintos modos de transporte;
- Priorização do transporte público e dos transportes não motorizados (bicicletas e pedestres);
- Formulação de diretrizes para reorganização dos horários de ônibus e escolha de modelos de veículos mais viáveis para os diversos serviços de transporte coletivo de acordo com demandas e trajetos;
- Construção de bicicletários junto a terminais e paradas de ônibus.

2.2.3 Novos Projetos de Urbanização

No estudo dos projetos existentes de urbanização foram identificadas iniciativas que podem indicar tipos de tendência de desenvolvimento urbano, alguns reforçando o modelo existente de expansão residencial na área continental da Grande Florianópolis (com destaque para empreendimentos como os do Programa Minha Casa Minha Vida e outros loteamentos habitacionais), ainda que outros apontem um incipiente movimento de criação de novas centralidades de comércio e serviços na Ilha de Santa Catarina - como o Sapiens Parque (Canasvieiras, Florianópolis) - e no continente - como Cidade Pedra Branca (Palhoça) e Projeto Ativa Biguaçu (Biguaçu) -, indicando um caminho para a descentralização de atividades não-residenciais na região. No estágio atual desses empreendimentos, verificam-se os seguintes fenômenos:

- As dificuldades de macroacessibilidade metropolitana limitam o desenvolvimento dessas iniciativas pela falta de adequada conexão física às dinâmicas econômicas existentes, especialmente por transporte coletivo;
- Processos de especulação imobiliária que, usualmente, acompanham esses empreendimentos e levam à criação de vazios urbanos nos municípios e à grande valorização imobiliária de terrenos e imóveis em seu entorno, reduzindo ainda mais os espaços estruturados destinados às populações de menor renda.

As principais oportunidades deste tema consistem em:

- Implantação de infraestrutura (especialmente de transporte coletivo e transportes não motorizados), de serviços e de equipamentos públicos (escolas, creches, postos de saúde etc.) em áreas com potencial para se tornarem novas centralidades, de modo a estruturar a diversificação das atividades urbanas fora da Área Central da capital, constituindo uma rede de núcleos urbanos complementares e integrados;
- Criação de Zonas de Interesse Social (ZEIS) e implementação de programas habitação popular e de aluguel social em áreas centrais valorizadas ou já adensadas, como alternativa para o afastamento

da população de baixa renda para áreas com poucos serviços e empregos, onde são construídas moradias populares, como também para o enfrentamento da ausência de terrenos públicos para implementação de projetos sociais.

- Utilização de outros instrumentos do Estatuto da Cidade que evitem o desequilíbrio na ocupação urbana decorrente do mercado fundiário - tais como o IPTU progressivo e o Direito de Preempção - e que fomentem o desenvolvimento imobiliário planejado de forma conjugada à qualificação urbanística - como Operações Urbanas, Consórcio Urbanístico e Áreas de Intervenção Urbana.

2.2.4 Rede Viária

Os principais problemas decorrentes da estruturação da rede viária têm relação direta com o crescimento da região de forma orientada pelo trânsito do automóvel, tanto por suas características físicas, quanto pela intensificação do uso do automóvel como modo predominante nos deslocamentos.

Como mencionado no item 2.1, o crescimento regional foi baseado na acessibilidade por infraestruturas rodoviárias, fazendo com que diversas estradas tenham ganhado funções de vias urbanas, com ocupações consolidadas em suas margens, utilização por linhas de ônibus urbanos regulares e travessias de pedestres, ainda que mantenham seus aspectos físicos típicos de rodovias. Por outro lado, importante porção do sistema viário estrutural da Grande Florianópolis apresenta características da origem rural em suas glebas urbanizadas, com traçados e larguras herdadas dos caminhos históricos e estradas que definiram as ruas e avenidas atuais marcadas por baixa capacidade de tráfego, problemas de conectividade e diversos pontos de conflito.

Assim, destaca-se na Grande Florianópolis a existência de importante descompasso entre a função e a forma de importantes vias, o que coloca desafios relevantes para o desenvolvimento da mobilidade urbana da região, tais como:

- conectividade deficiente, especialmente ao redor das vias expressas;
- existência de servidões que sobrecarregam vias principais devido à ausência de alternativas de conexão;
- existência de diversos pontos com conflitos de tráfego (rotatórias inadequadas, problemas de geometria de via, etc.);
- falta de gestão de tráfego efetiva, relacionada ao diversos atores que gerenciam os diferentes trechos viários (Polícia Rodoviária Federal, Guarda Municipal, Polícia Rodoviária Estadual, DEINFRA, DNIT, ANTT);
- falta de priorização do transporte coletivo;
- falta de infraestruturas adequadas para pedestres e ciclistas.

A melhoria do desempenho do sistema viário inclui, primeiramente, promover e sustentar modos de transporte mais eficientes do que os deslocamentos individuais por automóvel. Além disso, adequações diversas são necessárias para que as vias funcionem de forma melhor e gargalos localizados possam ser superados. Assim, é importante considerar como possíveis alternativas:

- Incrementos na rede de vias cicloviárias;
- melhoria da qualidade e da quantidade de travessias das vias expressas em trechos mais urbanizados (principalmente Biguaçu, São José e Palhoça);
- adequação de rodovias que passam por áreas urbanizadas, com a construção de calçadas e vias cicloviárias apropriadas, cruzamentos semaforizados com travessia de pedestres em nível, entre outros;
- estabelecimento de princípios de conectividade viária para incentivar uma rede bem interligada em áreas de alta taxa de crescimento, com preferência por malhas em grelhas;
- busca de projetos-pilotos em servidões a serem renovadas, para explorar abordagens de projeto focados no compartilhamento seguro do leito viário, considerando um tratamento *Woonerf*¹ com a remoção da calçada;
- introdução de mobiliário urbano para qualificar espaços públicos e dar apoio ao transporte não motorizado (bancos, floreiras, arborização, paraciclos etc.);
- adoção de medidas apaziguadoras de tráfego (*traffic calming*) em vias locais e naquelas em que houver grande fluxo de pedestres;
- Introdução de princípios modernos de gestão e monitoramento de tráfego (semaforização inteligente, rede de apoio a incidentes e gerenciamento ativo de trânsito).

2.2.5 Infraestrutura de Transporte Não Motorizado

Especificamente nesse tema, além das questões gerais tratadas na análise do sistema viário, foram constatados e abordados os seguintes problemas:

- calçadas em geral muito estreitas, com muitos obstáculos e em péssimas condições de manutenção;
- dificuldade na inserção de ciclovias e calçadas adequadas nas vias estreitas que predominam no sistema viário da região;
- insegurança de pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo nos cruzamentos das principais vias;
- precariedade da atual rede cicloviária;
- incompatibilidade entre projetos ligados ao tema, com infraestruturas implantadas de forma desconectada que não configuram nem uma rede ampla nem de alta capilaridade;
- falta de estacionamentos e outras estruturas de apoio ao uso de bicicletas.

¹ *Woonerf* é como são denominadas as ruas holandesas em que são permitidos os fluxos de veículos, mas que expõem pelo seu desenho a prioridade de utilização pelas pessoas a pé e de bicicleta, lembrando que sua função não é apenas de passagem, mas também de convivência.

São necessárias, assim, diversas medidas que valorizem os meios de transporte não motorizados e a segurança dos usuários, tais como:

- expansão da rede cicloviária, principalmente no continente (região mais carente de infraestruturas para transportes não-motorizados);
- estabelecimento de um programa-piloto de padronização de calçadas, tendo como exemplo as iniciativas implantadas no empreendimento Cidade Pedra Branca;
- busca por oportunidades de realocação, exclusão ou um uso mais eficiente das vagas de estacionamentos nas vias, para que tais espaços públicos sejam utilizados de forma mais democrática pela população e permitam implantação de infraestruturas para os transportes não motorizados;
- promoção da redução da velocidade de veículos nas conversões em cruzamentos e organização do espaço viário que atenda às necessidades de pedestres e ciclistas (desenho urbano, localização de faixas de travessia, fases semafóricas e tempo de travessias);
- consolidação e divulgação das normas locais e práticas contemporâneas de projetos cicloviários;
- incentivo a um melhor compartilhamento do espaço viário entre os diferentes modos de transporte;
- implantação de vias cicláveis como condicionante das novas intervenções no sistema viário;
- estabelecimento de programas participativos para a implantação de paraciclos em áreas de alta demanda;
- oferta de bicicletários seguros nos principais pontos de transporte coletivo.

2.3 Mercado Imobiliário

Como parte dos estudos de compreensão das dinâmicas urbanas da Grande Florianópolis, foi realizada análise da tendência de crescimento dos municípios, por meio de pesquisa junto às principais corretoras de imóveis e construtoras sobre lançamentos de empreendimentos em Biguaçu, Florianópolis, Governador Celso Ramos, Palhoça e São José.

O critério adotado para considerar um empreendimento como lançamento foi que este ainda possuísse unidades à venda em sua incorporadora ou construtora, ou que tais unidades não tivessem sido entregues, gerando assim as seguintes possibilidades:

- Empreendimento não entregue e com unidades disponíveis à venda;
- Empreendimento não entregue e 100% comercializado; e
- Empreendimento já entregue, com unidades disponíveis à venda.

Seguindo esses critérios, os empreendimentos levantados apresentam data de lançamento entre janeiro de 2010 e maio de 2014, e data de entrega entre junho de 2010 e outubro de 2017. Eles foram levantados e atualizados entre a primeira quinzena de julho de 2014 (Florianópolis, Palhoça e São José) e a primeira quinzena de agosto de 2014 (Biguaçu e Governador Celso Ramos) e seus valores, portanto, se referem a esse período.

A pesquisa encontrou 136 empreendimentos em lançamento, distribuídos da seguinte maneira:

- 110 lançamentos verticais (64 em Florianópolis, 26 em São José, 10 em Palhoça, 9 em Biguaçu e 1 em Governador Celso Ramos);
- 15 lançamentos empresariais (9 em Florianópolis, 3 em São José, 2 em Palhoça e 1 em Biguaçu);
- 5 lançamentos comerciais (3 em Florianópolis, 1 em Palhoça e 1 em Biguaçu);
- 4 lançamentos de loteamento (3 em São José e 1 em Biguaçu) e
- 2 lançamentos de condomínios de casas (em Florianópolis).

Para cada análise realizada foram discriminadas as seguintes características: quantidade de unidades em lançamento, quantidade de unidades disponíveis, área, valor por metro quadrado, valor total e Valor Geral de Vendas (VGV). Para os lançamentos residenciais também estão especificadas as quantidades de quartos e suítes. A seguir são apresentados os resultados das pesquisas em cada um dos municípios.

2.3.1 Florianópolis

Para que a compreensão da análise seja feita de maneira mais efetiva, foram considerados os 12 distritos do Município de Florianópolis, segundos dados do IBGE:

- Barra da Lagoa;
- Cachoeira do Bom Jesus;
- Campeche;
- Canasvieiras;
- Florianópolis (distrito sede, incluindo área continental);
- Ingleses do Rio Vermelho;
- Lagoa da Conceição;
- Pântano do Sul;
- Ratoles;
- Ribeirão da Ilha;
- Santo Antônio de Lisboa;
- São João do Rio Vermelho.

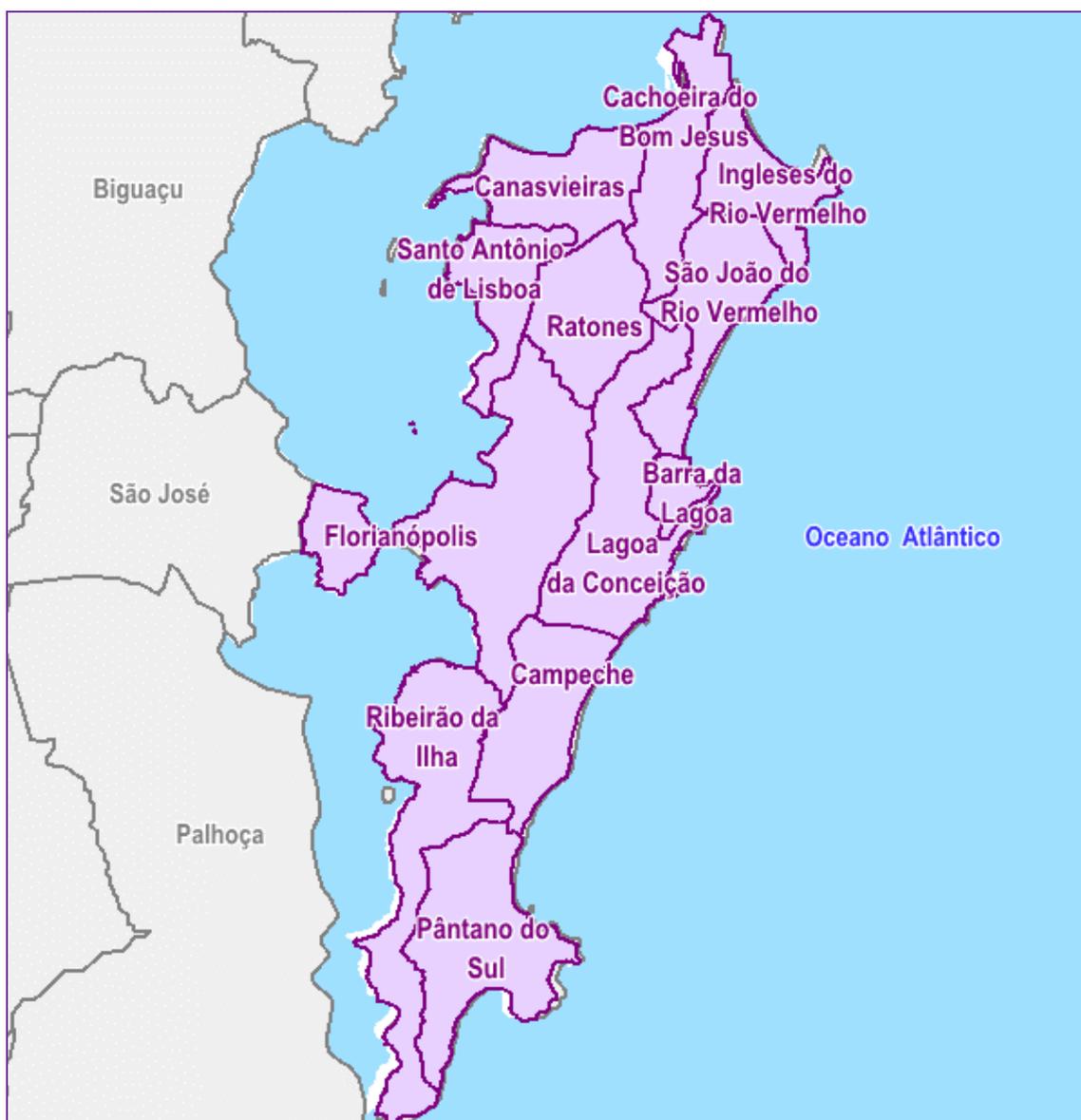


Figura 1: Distritos do Município de Florianópolis

2.3.1.1 Lançamentos Residenciais Verticais

Análise por distritos

A primeira análise realizada dos lançamentos residenciais verticais em Florianópolis associa características do empreendimento com a sua localidade nos diferentes distritos do município, conforme tabela a seguir.

Tabela 1: Lançamentos residenciais verticais por distrito no Município de Florianópolis

Distritos	Aptos	% Aptos	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Dorms	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
Florianópolis	3.431	78%	875	26%	Mínimo	1	-	1	54	R\$ 3.085	R\$ 304.247	R\$ 644.337.022
					Média	3	1	2	97	R\$ 6.975	R\$ 718.619	
					Máximo	4	3	6	252	R\$ 17.104	R\$ 3.786.000	
Ingleses do Rio Vermelho	173	4%	26	15%	Mínimo	2	-	1	63	R\$ 3.128	R\$ 209.996	R\$ 9.109.060
					Média	2	1	1	96	R\$ 3.849	R\$ 384.989	
					Máximo	3	2	2	160	R\$ 5.044	R\$ 749.384	
Canasvieiras	312	7%	92	29%	Mínimo	2	-	1	64	R\$ 4.131	R\$ 281.031	R\$ 71.500.081
					Média	3	1	2	121	R\$ 8.866	R\$ 1.232.236	
					Máximo	4	2	2	283	R\$ 13.333	R\$ 3.737.400	
Campeche	149	3%	35	23%	Mínimo	2	-	-	58	R\$ 4.304	R\$ 250.441	R\$ 17.363.636
					Média	2	1	2	85	R\$ 6.007	R\$ 508.024	
					Máximo	3	1	2	116	R\$ 7.663	R\$ 705.000	
Cachoeira do Bom Jesus	334	8%	24	7%	Mínimo	2	-	1	55	R\$ 3.103	R\$ 171.915	R\$ 6.429.627
					Média	2	0	1	57	R\$ 3.385	R\$ 197.382	
					Máximo	2	1	2	69	R\$ 5.066	R\$ 349.120	
Total	4.399	100%	1.052	24%								R\$ 748.739.425
					Mínimo	1	-	-	54	R\$ 3.085	R\$ 171.915	
					Média	2	1	2	96	R\$ 6.681	R\$ 695.218	
					Máximo	4	3	6	283	R\$ 17.104	R\$ 3.786.000	

Há, em Florianópolis, 4.399 apartamentos em lançamento, com média de 2 quartos, 1 suíte, 2 vagas de garagem, 96 m² de área útil e valor de R\$ 6.681/m². Deste total, 76% deles já estão comercializados.

78% dos lançamentos estão localizados no distrito de Florianópolis, onde está concentrada a maior parte da população do Município, estando 74% deles já comercializados. São lançamentos com configuração média de 3 quartos, 1 suíte, 2 vagas de estacionamento, 97 m² de área útil e valor de R\$ 6.975/m².

O valor médio do metro quadrado de novos empreendimentos residenciais verticais no distrito de Florianópolis é o segundo mais elevado do município, ficando atrás apenas do distrito de Canasvieiras, com valor médio de R\$ 8.866/m². Neste distrito os apartamentos em lançamento têm a configuração média de 3 quartos, 1 suíte, 2 vagas de garagem, 121 m² de área útil, e 71% deles já estão vendidos.

No comparativo de valores, logo após Florianópolis, está o distrito de Campeche que possui valor médio de R\$6.007/m². Seus empreendimentos possuem em média 2 quartos, 1 suíte e 2 vagas de estacionamento.

O valor médio dos lançamentos nos distritos de Ingleses do Rio Vermelho e Cachoeira do Bom Jesus é a metade do valor médio dos lançamentos no município, sendo de R\$3.849/m² e R\$3.385/m² respectivamente. Desse modo, percebe-se que os lançamentos de maior valor estão situados nos distritos de Canasvieiras, Florianópolis e Campeche. Os demais distritos do Município de Florianópolis não possuíam lançamentos no período de análise.

Vale destacar, ainda, que o norte da Ilha de Santa Catarina (Distritos de Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus e Ingleses) concentra 19% dos apartamentos lançados no município, ainda que o distrito sede continue sendo protagonista no mercado, com 78% das unidades lançadas.

Análise por número de quartos

Além da análise por localidade, foi feita uma segunda análise dos lançamentos residenciais verticais no Município de modo a associar características do empreendimento com o número de quartos de cada apartamento, conforme a Tabela 2.

Os apartamentos com 2 quartos representam 51% dos lançamentos em Florianópolis e 78% deles já estão comercializados. 43% dos lançamentos possuem 3 quartos, estando 72% deles já vendidos. Essas duas tipologias (2 e 3 quartos) somam 94% dos lançamentos na cidade, representando, portanto, quase a totalidade dos novos empreendimentos.

Com números expressivamente menores, os apartamentos com 1 e 4 quartos representam apenas 6% dos lançamentos no município, sendo que 87% e 86% desses apartamentos, respectivamente, já foram comercializados.

A Figura 2 apresenta mapa com o valor por metro quadrado dos novos empreendimentos na capital, indicando maior concentração de lançamentos de alto valor no distrito de Florianópolis, mais especificamente na porção insular do município. Os distritos de Canasvieiras e Campeche possuem lançamentos pontuais de alto valor.

Tabela 2: Lançamentos residenciais verticais por número de quartos no Município de Florianópolis

Dorms	Unidades	% Unidades	Disponíveis	% Disponíveis	Grandeza	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	GVG Disponível Estimado
1 dorm	127	3%	16	13%	Mínimo	-	1	54	R\$ 5.317	R\$ 349.043	R\$ 6.434.629
					Média	0	1	64	R\$ 5.317	R\$ 401.281	
					Máximo	1	1	97	R\$ 6.852	R\$ 514.375	
2 dorms	2.245	51%	491	22%	Mínimo	-	-	55	R\$ 1.519	R\$ 171.915	R\$ 257.391.365
					Média	1	1	78	R\$ 5.583	R\$ 476.675	
					Máximo	2	2	160	R\$ 17.104	R\$ 1.400.000	
3 dorms	1.895	43%	526	28%	Mínimo	-	1	70	R\$ 738	R\$ 114.405	R\$ 444.423.950
					Média	2	2	115	R\$ 7.171	R\$ 917.239	
					Máximo	3	6	283	R\$ 15.775	R\$ 3.786.000	
4 dorms	132	3%	19	14%	Mínimo	2	2	122	R\$ 6.025	R\$ 735.000	R\$ 24.845.808
					Média	2	2	151	R\$ 7.879	R\$ 1.162.064	
					Máximo	2	3	265	R\$ 11.972	R\$ 3.172.702	
Total	4.399	100%	1.052	24%							R\$ 701.219.743
					Mínimo	-	-	54	R\$ 738	R\$ 114.405	
					Média	1	2	96	R\$ 6.428	R\$ 684.851	
					Máximo	3	6	283	R\$ 17.104	R\$ 3.786.000	

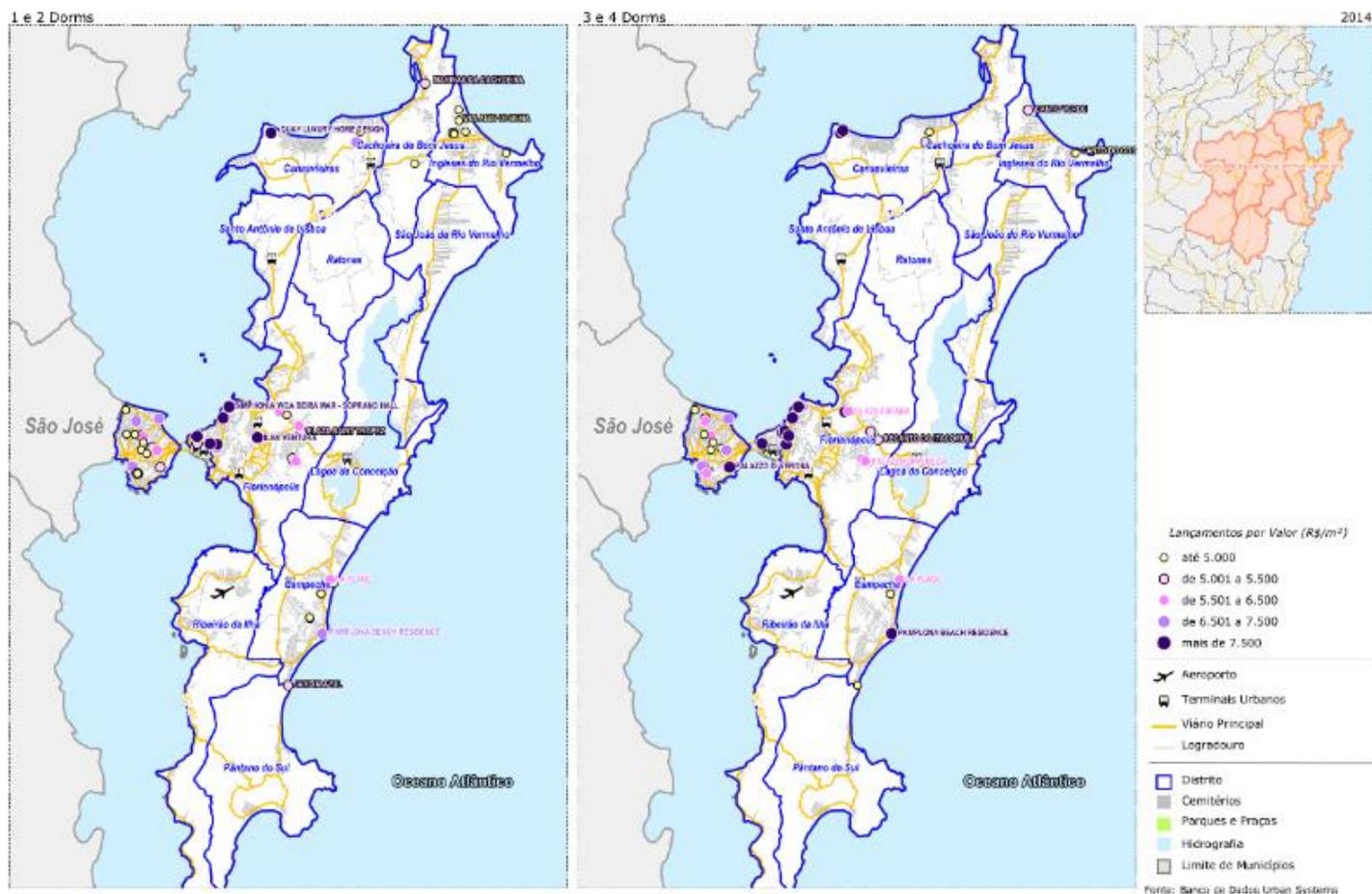


Figura 2: Valor por metro quadrado dos lançamentos residenciais verticais em Florianópolis

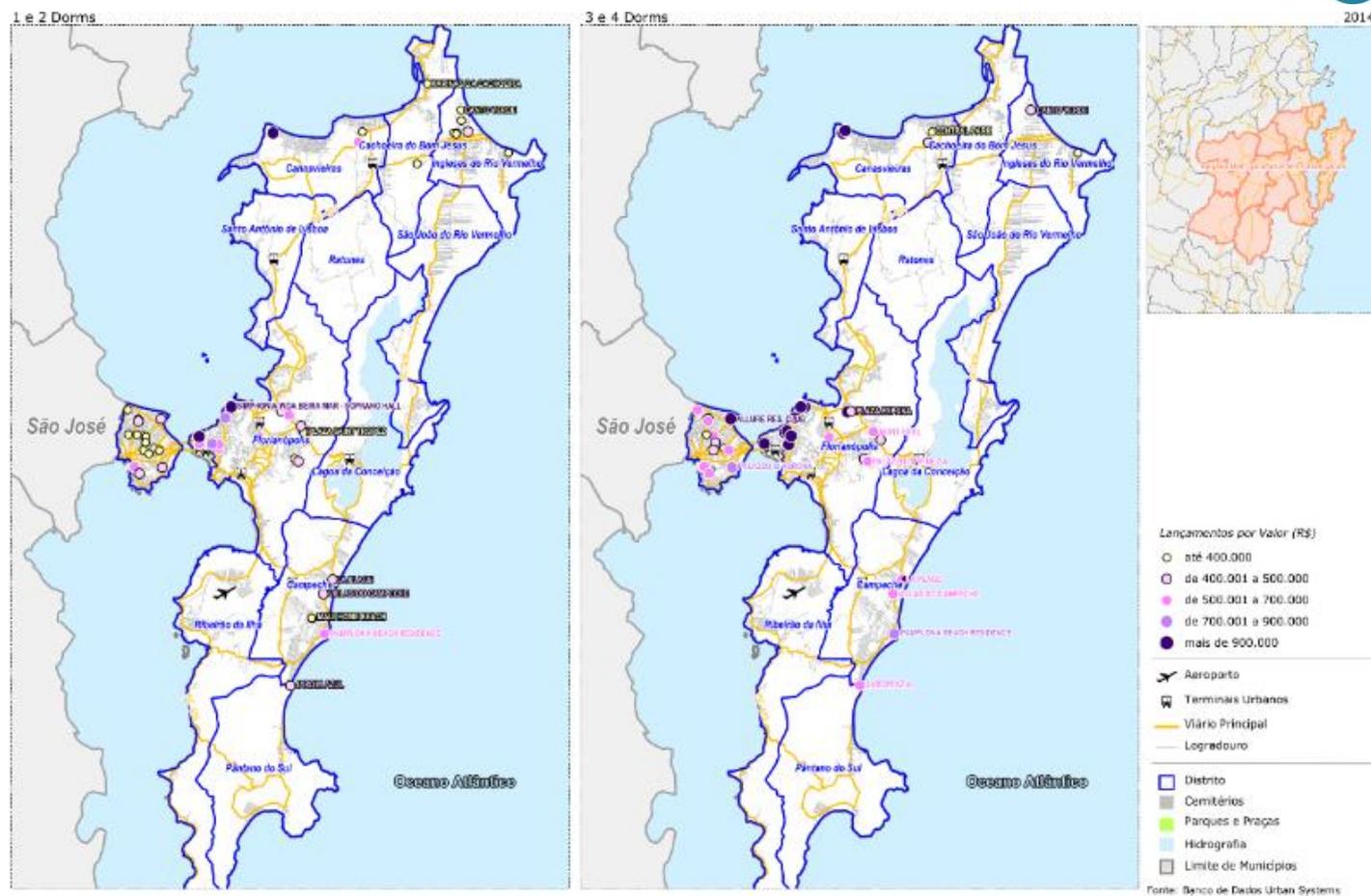


Figura 3: Valor total dos lançamentos residenciais verticais em Florianópolis

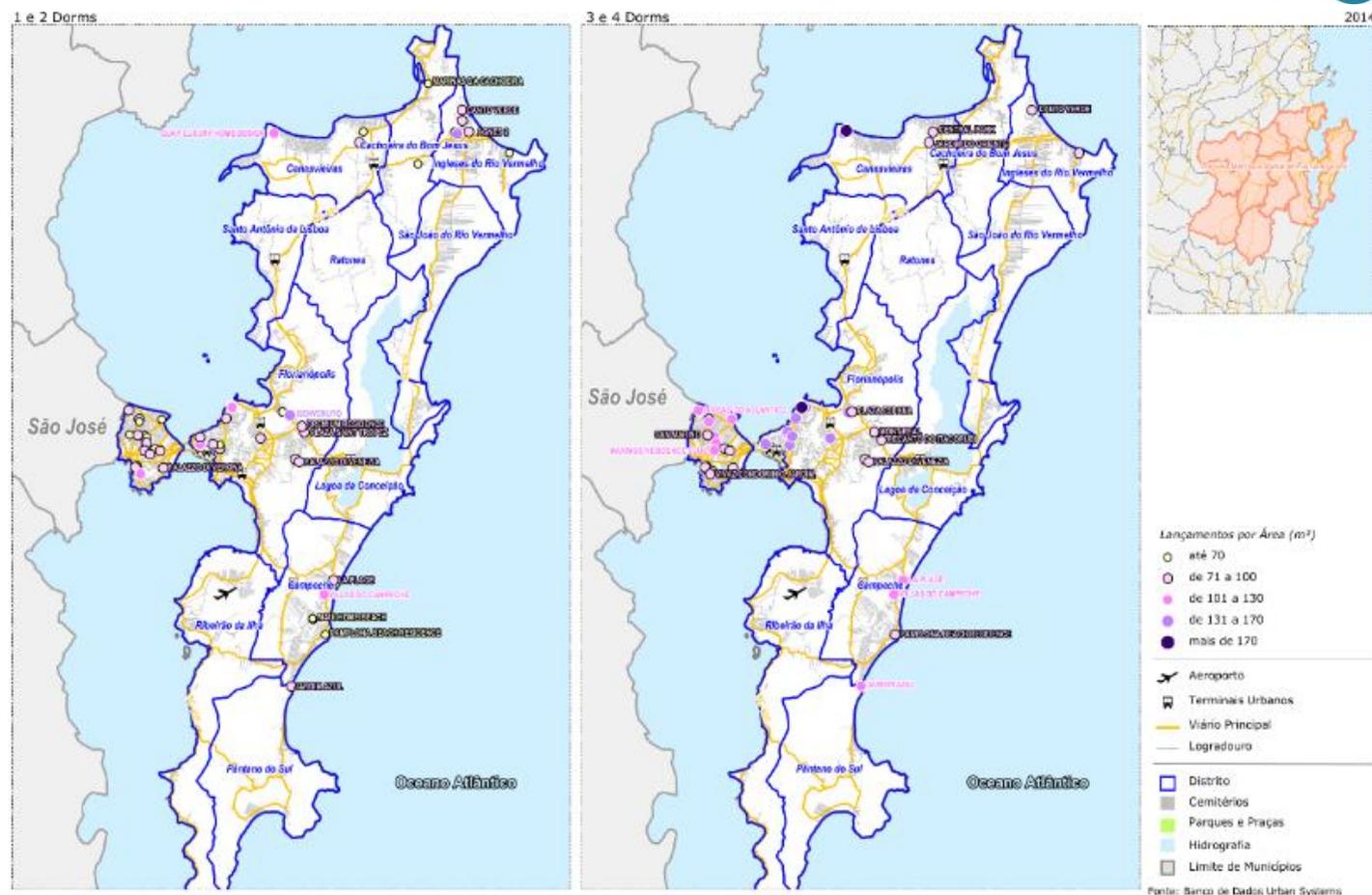


Figura 4: Lançamentos residenciais verticais por área em Florianópolis

2.3.1.2 Lançamentos Residenciais Horizontais

Florianópolis é o único dos municípios em análise que possui lançamentos nessa categoria. Os lançamentos residenciais horizontais nas demais cidades, quando existentes, são de lotes e não de casas já construídas.

Tabela 3: lançamentos residenciais horizontais no Município de Florianópolis

Distritos	Casas	% Casas	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Dorms	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
Ribeirão da Ilha	14	100%	5	36%	Mínimo	2	-	1	74	R\$ 3.134	R\$ 245.000	R\$ 1.575.000
					Média	2	1	1	91	R\$ 3.260	R\$ 295.000	
					Máximo	3	3	1	134	R\$ 3.311	R\$ 420.000	

Os novos empreendimentos correspondem, mais especificamente, a condomínios de casas. Há 14 casas em lançamento, distribuídas em dois condomínios, ambas no distrito de Ribeirão da Ilha. 64% delas já estão comercializadas e possuem, em média, 2 quartos, 1 suíte, 1 vaga de garagem, 91 m² de área útil e valor de R\$ 3.260/m².

Os lançamentos residenciais horizontais estão mais afastados dos polos urbanos de Florianópolis, diferentemente dos lançamentos verticais que estão em regiões mais consolidadas da cidade.

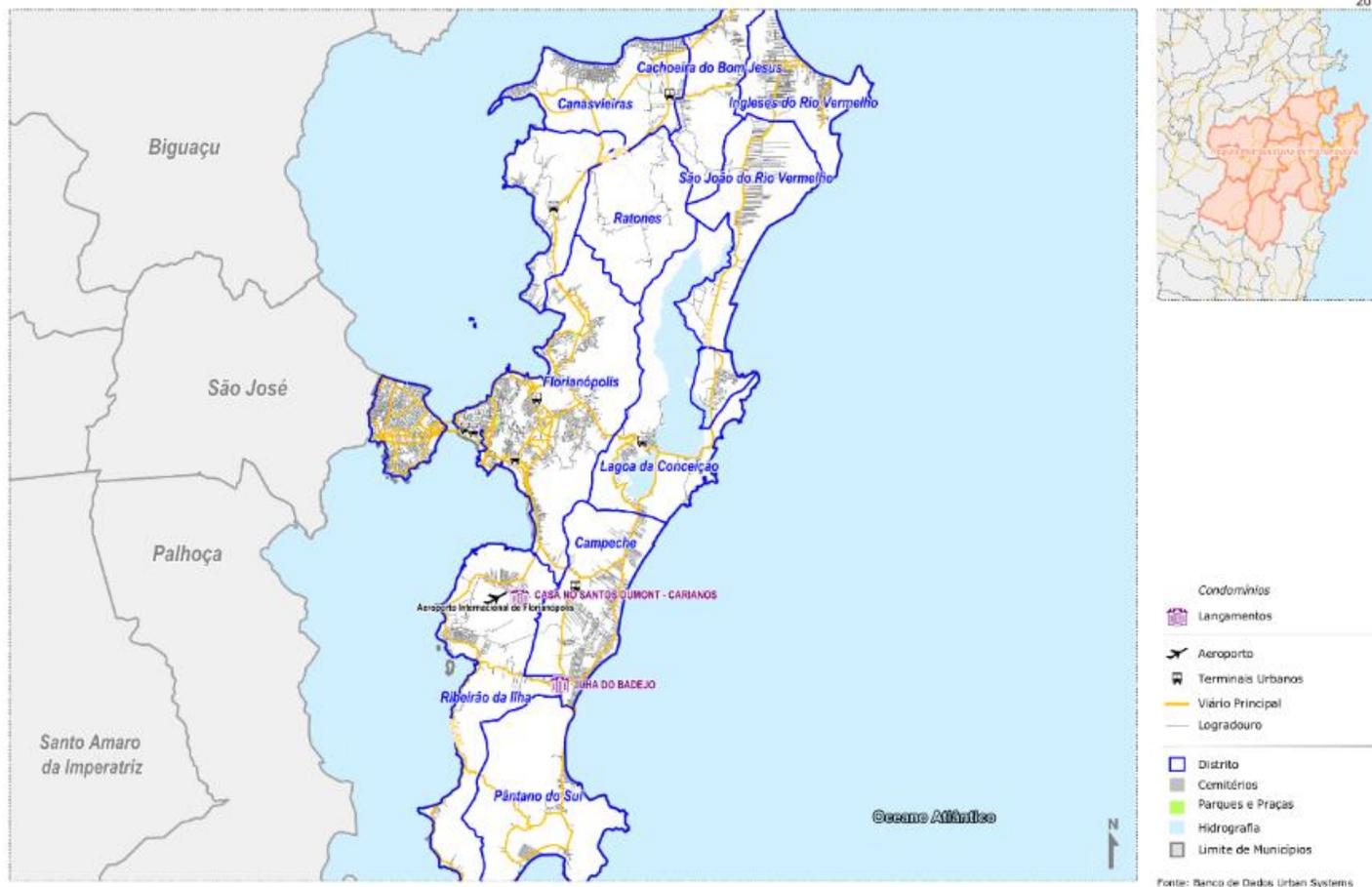


Figura 5: Localização dos lançamentos residenciais horizontais em Florianópolis

2.3.1.3 Lançamentos Empresariais

Todos os lançamentos empresariais no município, tanto salas quanto lojas, estão concentrados no distrito-sede de Florianópolis, como mostra a Figura 6.

Salas Por Distrito

94% das 1.312 salas em lançamento no distrito de Florianópolis estão comercializadas. Têm em média 1 vaga de garagem, 55 m² de área útil e valor de R\$ 11.097/m².

Tabela 4: Lançamentos de salas empresariais no Município de Florianópolis

Distrito	Salas	% Salas	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	GVG Disponível Estimado
Florianópolis	1.312	100%	80	6%	Mínimo	1	13	R\$ 6.863	R\$ 180.000	R\$ 58.424.944
					Média	1	55	R\$ 11.097	R\$ 588.679	
					Máximo	4	467	R\$ 24.555	R\$ 6.199.999	

Lojas Por Distrito

Todas as 122 lojas em lançamento já foram comercializadas. Elas possuem, em média, 1 vaga de garagem, 41 m² de área útil e valor de R\$ 10.502/m².

Tabela 5: Lançamentos de lojas no Município de Florianópolis

Distrito	Lojas	% Lojas	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	GVG Disponível Estimado
Florianópolis	122	100%	0	0%	Mínimo	1	13	R\$ 8.464	R\$ 207.964	R\$ -
					Média	1	41	R\$ 10.502	R\$ 466.069	
					Máximo	2	467	R\$ 15.707	R\$ 6.199.999	

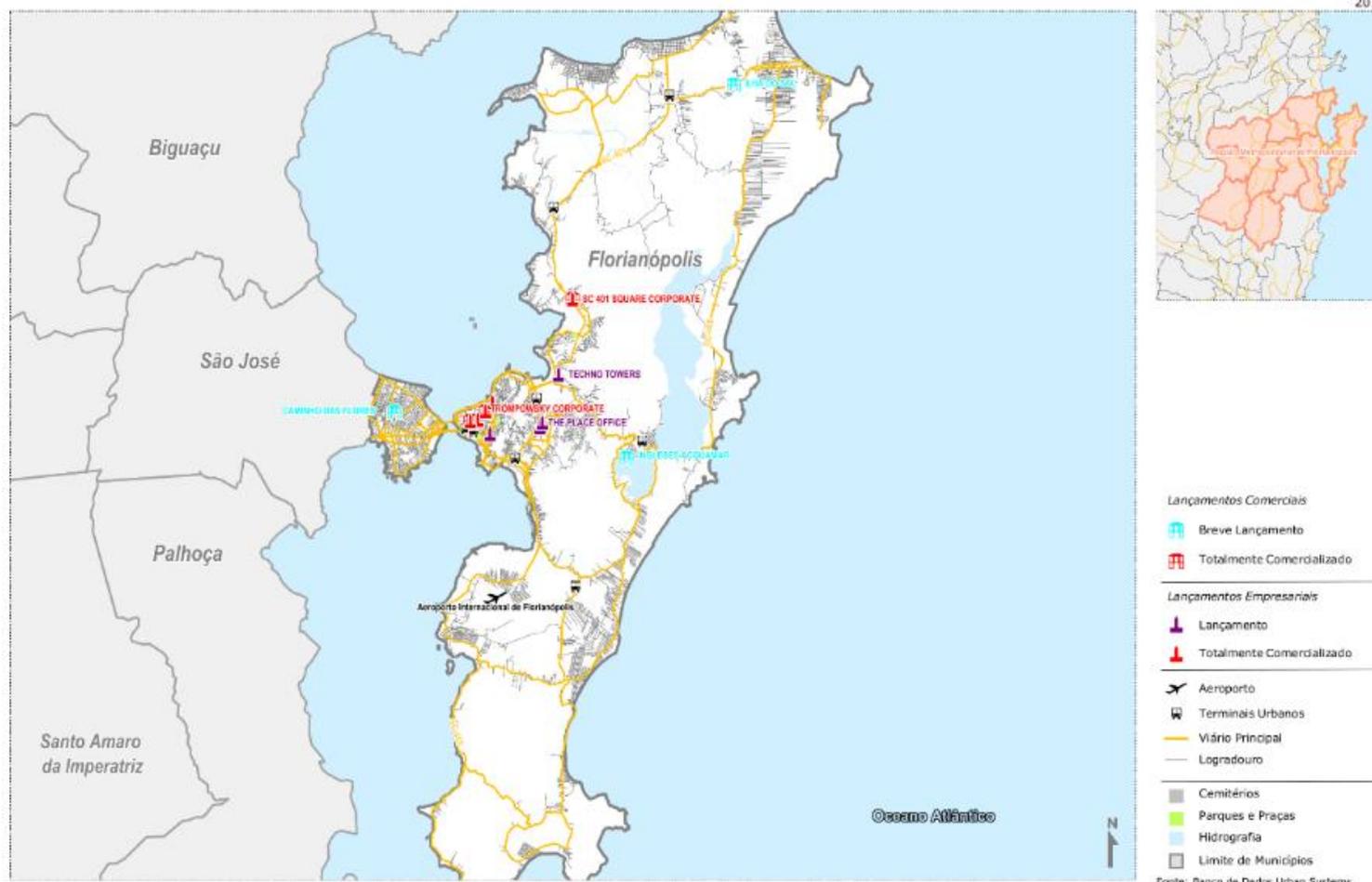


Figura 6: Lançamentos empresariais no Município de Florianópolis

2.3.2 São José

Assim como Florianópolis, o Município de São José foi dividido em 3 distritos, de acordo com o IBGE, para que a compreensão da análise seja feita de maneira mais efetiva.

- Barreiros;
- Centro;
- São José.

Apesar de sua denominação, o Centro se situa na região oeste da cidade, sendo o maior dos distritos.

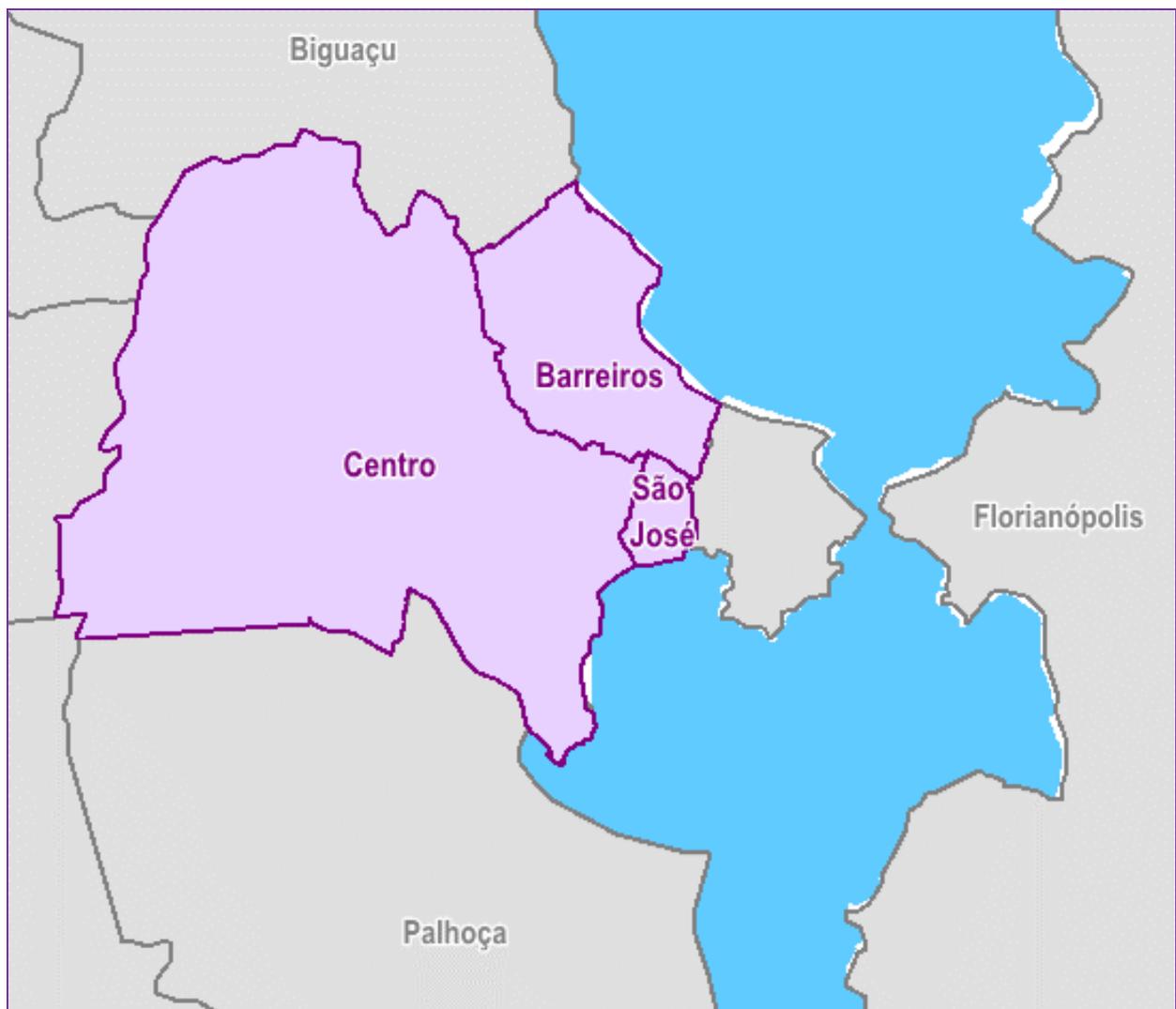


Figura 7: Distritos do Município de São José

2.3.2.1 Lançamentos Residenciais Verticais

Análise por distritos

A seguir é apresentada a análise dos lançamentos residenciais verticais no Município de São José, associando características do empreendimento com a sua localidade.

Tabela 6: Lançamentos residenciais verticais por distrito no Município de São José

Distritos	Aptos	% Aptos	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Dorms	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
Centro	736	19%	211	29%	Mínimo	2	-	1	49	R\$ 2.811	R\$ 161.838	R\$ 39.673.046
					Média	2	1	1	63	R\$ 3.902	R\$ 252.041	
					Máximo	3	2	2	91	R\$ 5.722	R\$ 452.000	
São José	573	15%	122	21%	Mínimo	2	-	1	72	R\$ 3.750	R\$ 325.000	R\$ 57.888.519
					Média	3	1	1	95	R\$ 4.751	R\$ 455.852	
					Máximo	3	3	2	170	R\$ 5.957	R\$ 822.000	
Barreiros	2.508	66%	501	20%	Mínimo	1	-	1	45	R\$ 2.233	R\$ 135.000	R\$ 143.517.879
					Média	2	1	1	72	R\$ 3.268	R\$ 241.161	
					Máximo	3	3	3	325	R\$ 4.882	R\$ 1.119.316	
Total	3.817	100%	834	22%								R\$ 241.079.444
					Mínimo	1	-	1	45	R\$ 2.233	R\$ 135.000	
					Média	2	1	1	74	R\$ 3.613	R\$ 275.488	
					Máximo	3	3	3	325	R\$ 5.957	R\$ 1.119.316	

Dos 3.817 apartamentos em lançamento no distrito sede de São José, 78% deles já estão comercializados. Em média são apartamentos de 2 quartos, 1 suíte, 1 vaga de garagem, 74 m² de área útil e valor de R\$ 3.613/m². Desse total, 66% dos lançamentos estão no distrito de Barreiros, estes com, em média, 2 quartos, 1 suíte, 1 vaga de garagem, 72 m² de área útil e custando R\$ 3.268/m².

O maior valor médio de preços está no distrito de São José, com apartamentos de valor médio de R\$ 4.751/m². Suas características médias são 3 quartos, 1 suíte, 1 vaga de garagem, 95 m² de área útil, estando deles já 79% vendidos.

Análise por número de quartos

Além da análise por localidade, foi feita a análise dos lançamentos residenciais verticais, associando características do empreendimento com o número de quartos de cada apartamento.

Tabela 7: Lançamentos residenciais verticais por número de quartos no Município de São José

Dorms	Unidades	% Unidades	Disponíveis	% Disponíveis	Grandeza	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGV Disponível Estimado
1 dorm	60	2%	4	7%	Mínimo	-	1	45	R\$ 3.378	R\$ 152.000	R\$ 608.000
					Média	1	1	51	R\$ 4.232	R\$ 215.319	
					Máximo	1	1	52	R\$ 4.445	R\$ 231.149	
2 dorms	2.367	62%	611	26%	Mínimo	-	1	49	R\$ 2.415	R\$ 135.000	R\$ 147.229.146
					Média	1	1	65	R\$ 3.519	R\$ 233.289	
					Máximo	2	2	123	R\$ 5.957	R\$ 555.000	
3 dorms	1.390	36%	219	16%	Mínimo	-	1	65	R\$ 2.233	R\$ 145.000	R\$ 93.242.297
					Média	1	2	89	R\$ 3.747	R\$ 349.944	
					Máximo	3	3	325	R\$ 5.829	R\$ 1.119.316	
Total	3.817	100%	834	22%							R\$ 232.787.447
					Mínimo	-	1	45	R\$ 2.233	R\$ 135.000	
					Média	1	1	74	R\$ 3.613	R\$ 275.488	
					Máximo	3	3	325	R\$ 5.957	R\$ 1.119.316	

Os apartamentos com 2 quartos representam 62% dos lançamentos, estando 74% deles já comercializados. Possuem tipicamente 1 vaga de garagem, 1 suíte, área útil de 65 m² e valor médio de R\$ 3.519/m². Os lançamentos de apartamentos com 3 quartos representam 36% do total, estando já comercializados 84% deles. Sua configuração média é de 1 suíte, 2 vagas de garagem, 89 m² de área útil, custando em média R\$ 3.747/m². Já os apartamentos de 1 quarto representam apenas 2% das unidades lançadas, estando 93% delas vendidas. Com média de 1 suíte, 1 vaga de garagem e 51 m² de área útil, seu valor médio é de R\$ 4.232/m².

Ainda que o centro seja o maior dos distritos em área, possui apenas 20% dos lançamentos. A maioria dos lançamentos encontra-se em regiões urbanizadas da cidade, a maioria dos de maior valor por metro quadrado estando concentrados na região próxima a Florianópolis.

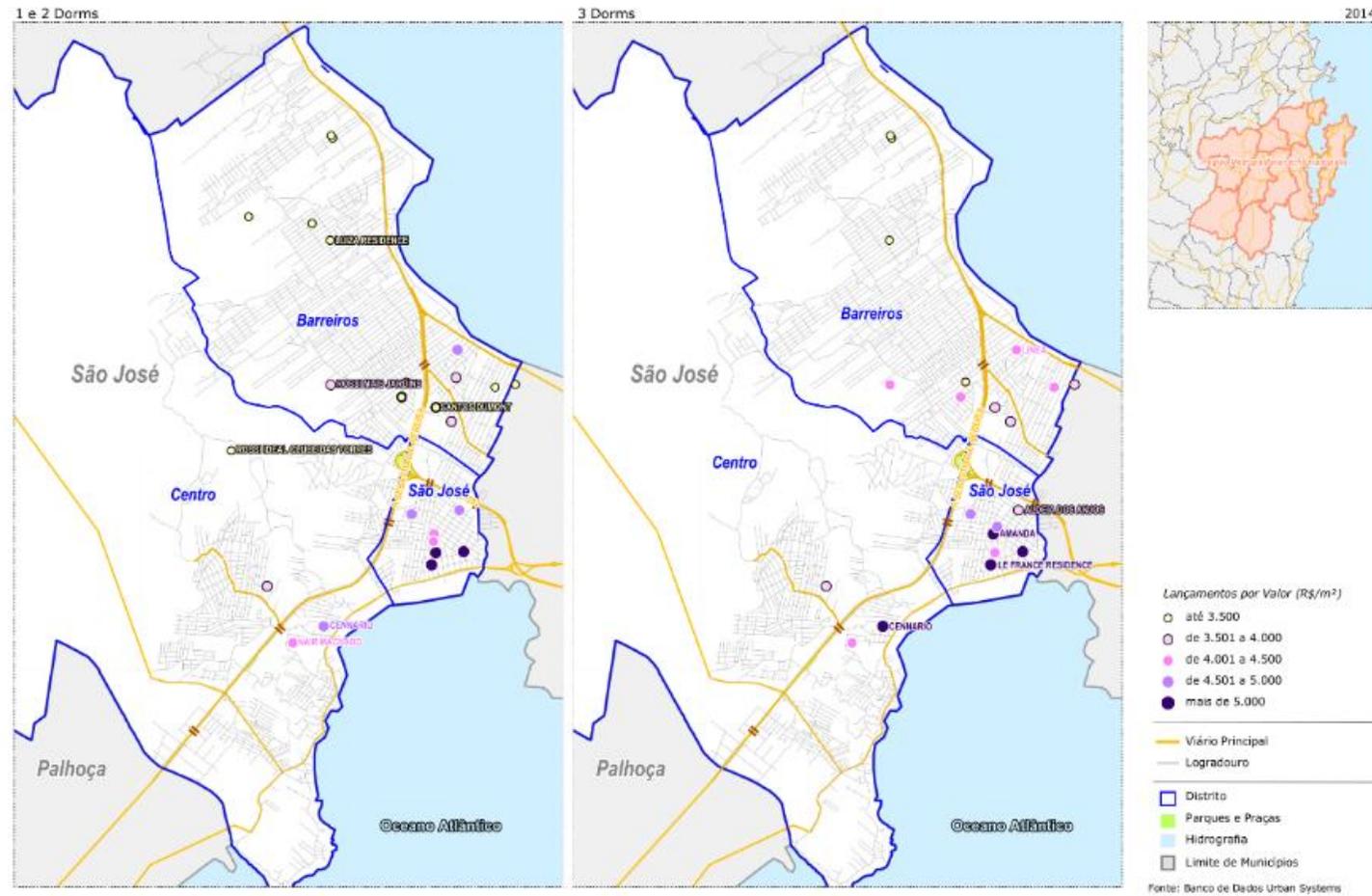


Figura 8: Valor por metro quadrado dos lançamentos residenciais verticais em São José

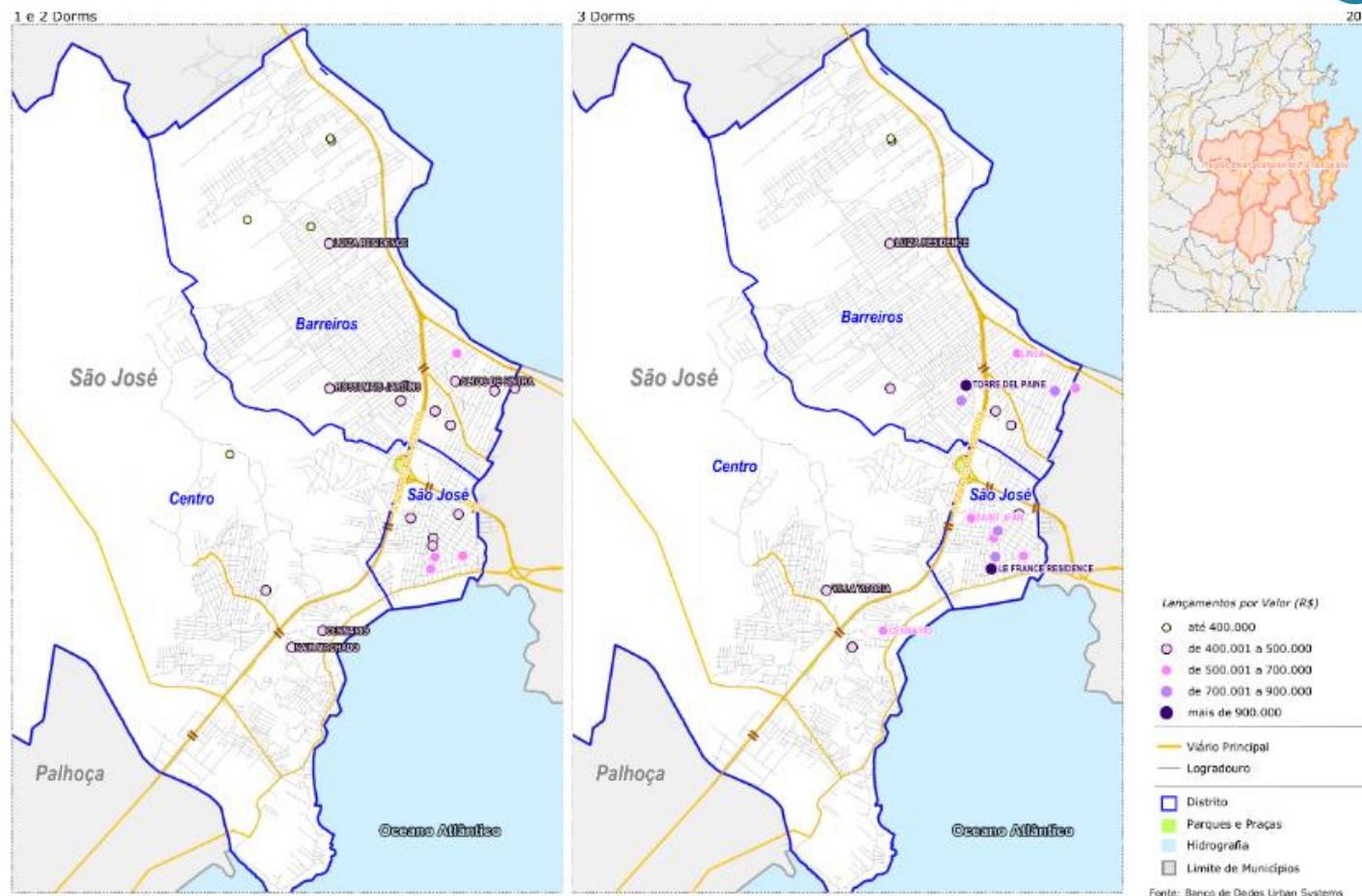


Figura 9: Valor total dos lançamentos residenciais verticais em São José

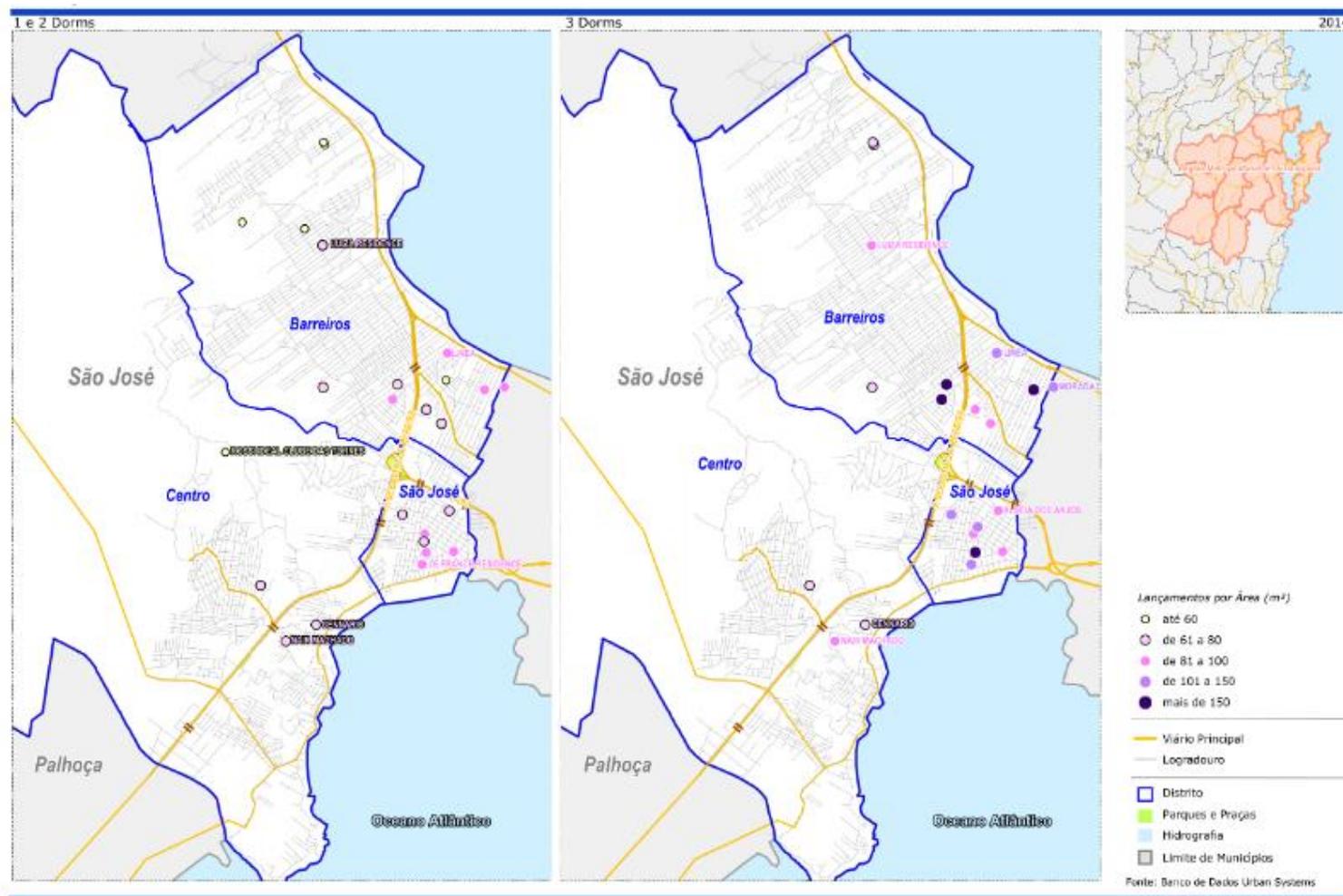


Figura 10: Lançamentos residenciais verticais por área em Florianópolis

2.3.2.2 Lançamentos Residenciais Horizontais

Em oposição aos lançamentos residenciais verticais, os lançamentos residenciais horizontais estão todos localizados em regiões afastadas da área urbana do município, consistindo de lotes residenciais sem construções de casas. Dos 1.101 lotes em lançamento, todos se encontram no Distrito do Centro, 85% deles já comercializados, com área útil média de 296 m², sendo oferecidos por R\$ 379/m².

Vale destacar que, ainda que o nome do distrito em que se localizam os lançamentos ser ‘Centro’, não significa que estejam na área central da cidade. Na verdade, tais lançamentos indicam o espraiamento da urbanização para o interior do município, afastados da área de influência da BR-101.

Tabela 8: Lançamentos residenciais horizontais no Município de São José

Distritos	Lotes	% Lotes	Disponíveis	% Disponíveis	Grandeza	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	GVG Disponível Estimado
Centro	1.101	100%	169	15%	Mínimo	250	R\$ 331	R\$ 82.694	R\$ 17.791.701
					Média	296	R\$ 379	R\$ 115.518	
					Máximo	360	R\$ 446	R\$ 160.581	



Figura 11: Localização dos lançamentos residenciais horizontais em São José

2.3.2.3 Lançamentos Empresariais

Por Distrito

Tabela 9: lançamentos de salas empresariais no Município de São José

Distritos	Salas	% Salas	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGV Disponível Estimado
Barreiros	294	43%	161	55%	Mínimo	1	22	R\$ 6.479	R\$ 142.546	R\$ 52.494.463
					Média	1	42	R\$ 7.215	R\$ 315.133	
					Máximo	1	78	R\$ 8.312	R\$ 648.119	
São José	308	45%	43	14%	Mínimo	1	29	R\$ 8.186	R\$ 384.000	R\$ 16.511.995
					Média	1	36	R\$ 12.263	R\$ 412.140	
					Máximo	2	66	R\$ 13.169	R\$ 538.771	
Centro	84	12%	34	40%	Mínimo	1	58	R\$ 3.403	R\$ 197.400	R\$ 9.164.405
					Média	1	58	R\$ 4.725	R\$ 274.050	
					Máximo	1	58	R\$ 8.690	R\$ 504.000	
Total	686	100%	238	35%						R\$ 78.170.862
					Mínimo	1	22	R\$ 3.403	R\$ 142.546	
					Média	1	41	R\$ 9.176	R\$ 353.657	
					Máximo	2	78	R\$ 13.169	R\$ 648.119	

Todos os lançamentos empresariais de São José são salas. Destes, 686 lançamentos, 65% estão comercializados. Contam em média com 1 vaga de garagem, 41 m² de área útil e seu valor é de R\$ 9.176/m².

O distrito de São José concentra 45% da oferta (308 salas), 86% delas já vendidas, oferecendo em média 1 vaga de garagem, 36 m² de área útil e valor de venda de R\$ 12.263/m². Outros 43% das salas localizam-se no distrito de Barreiros, 45% já vendidas com configuração média de 1 vaga de garagem, 42 m² de área útil e valor de R\$ 7.215/m².

A região Central possui 12% do total de lançamentos, somando 84 salas, 60% delas já vendidas. Tais salas têm em média de 1 vaga de garagem, 58 m² de área útil e custo de R\$ 4.725/m².

Conforme indicado na imagem abaixo, esses lançamentos estão nas áreas mais urbanizadas da cidade, e o empreendimento mais próximo ao Município de Florianópolis já está 100% comercializado.



Figura 12: Lançamentos empresariais no Município de São José

2.3.2.4 Palhoça

Diferente de Florianópolis e de São José, em que a divisão territorial para análise foi feita em distritos, o Município de Palhoça foi dividido em macrozonas, seguindo dados do IBGE, para melhor compreensão dos estudos realizados:

- Enseada do Brito;
- Enseada da Pinheira;
- Palhoça;
- Rural.

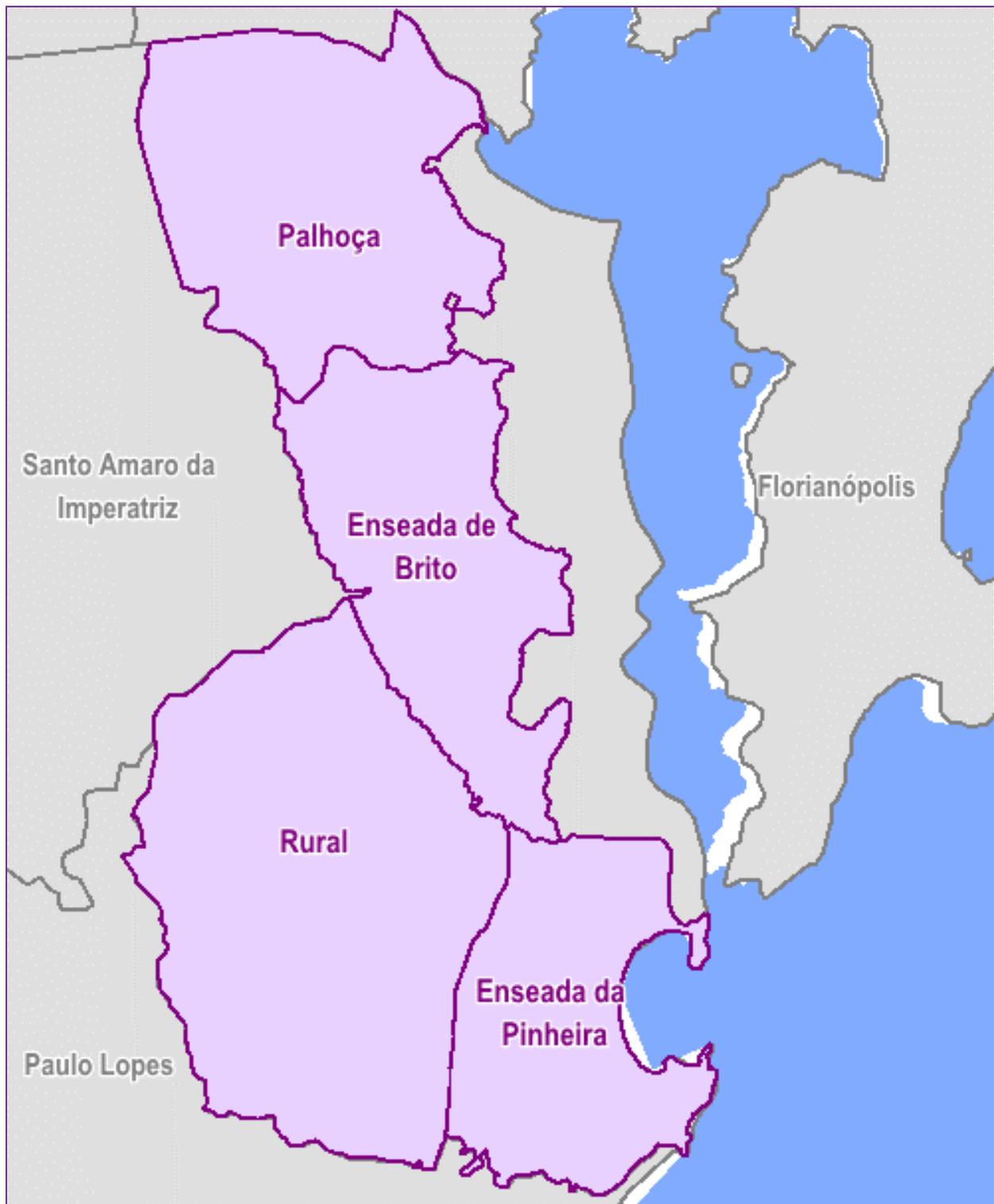


Figura 13: Macrozonas do Município de Palhoça

2.3.2.5 Lançamentos Residenciais Verticais

Análise por macrozona

A primeira análise feita dos lançamentos residenciais verticais em Palhoça associa características do empreendimento com a sua localização nas macrozonas. Todos os lançamentos estão concentrados na macrozona Palhoça, com 1.207 apartamentos, estando 75% deles já comercializados. Contam em média com 2 quartos, 1 suíte, 1 vaga de garagem, 73 m² de área útil e custam R\$ 3.726/m².

Tabela 10: Lançamentos residenciais verticais por macrozona no Município de Palhoça

Macrozona	Aptos	% Aptos	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Dorms.	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	GVV Disponível Estimado
Palhoça	1.207	100	303	25%	Mínimo	2	-	1	48	2.131	119.000	R\$105.410.409
					Média	2	1	1	73	3.726	282.381	
					Máximo	4	3	3	281	5.458	1.290.353	

Análise por número de quartos

Do total de lançamentos em Palhoça, 70% possuem 2 quartos e 81% já estão comercializados. Contam em média com 1 vaga de estacionamento, 1 suíte, área útil de 68 m² e seu valor médio é de R\$ 3.564/m². Já 27% dos lançamentos são de 3 quartos, 63% deles já vendidos, com média de 1 suíte, 1 vaga de garagem, 83 m² de área útil e valor médio de R\$ 4.017/m². Os apartamentos de 4 quartos representam apenas 3% das unidades lançadas, estando 39% vendidas. Com média de 1 suíte, 1 vaga de garagem e 109 m² de área útil, seu valor médio é de R\$ 5.046/m². A cidade não possui lançamentos residenciais horizontais.

A parte mais urbanizada do município fica na região litorânea, ainda que na macrozona de Palhoça se verifique uma expansão urbana significativa em direção ao interior da cidade. Nota-se nas figuras a seguir que os novos empreendimentos se situam nessas regiões, a oeste da BR-101.

Tabela 11: Lançamentos residenciais verticais por número de quartos no Município de Palhoça

Dorms	Unidades	% Unidades	Disponíveis	% Disponíveis	Grandeza	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	GVV Disponível Estimado
2 dorms	850	70%	162	19%	Mínimo	-	1	48	R\$ 2.131	R\$ 119.000	R\$ 51.117.512
					Média	1	1	68	R\$ 3.564	R\$ 250.110	
					Máximo	1	2	99	R\$ 5.039	R\$ 452.490	
3 dorms	324	27%	121	37%	Mínimo	-	1	62	R\$ 2.921	R\$ 180.000	R\$ 43.292.900
					Média	1	1	83	R\$ 4.017	R\$ 339.786	
					Máximo	3	3	281	R\$ 5.458	R\$ 1.290.353	
4 dorms	33	3%	20	61%	Média	1	1	109	R\$ 5.046	R\$ 550.000	R\$ 550.000
Total	1.207	100%	303	25%							R\$ 105.410.409
					Mínimo	-	1	48	R\$ 2.131	R\$ 119.000	
					Média	1	1	73	R\$ 3.726	R\$ 282.381	
					Máximo	3	3	281	R\$ 5.458	R\$ 1.290.353	

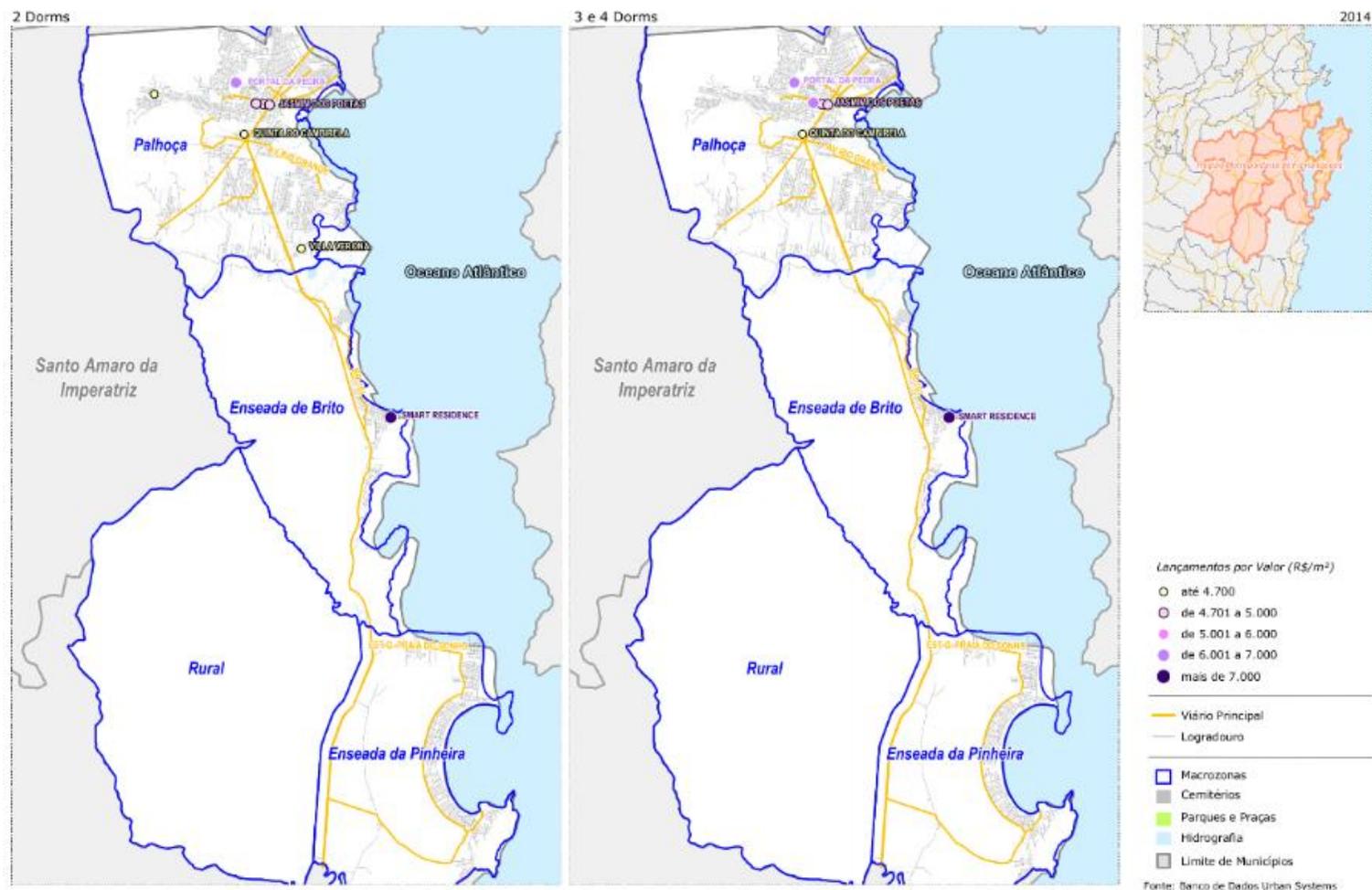


Figura 14: Valor por metro quadrado dos lançamentos residenciais verticais em Palhoça

(Observação: o empreendimento Smart Residence localiza-se em Pedra Branca, na Macrozona Palhoça.

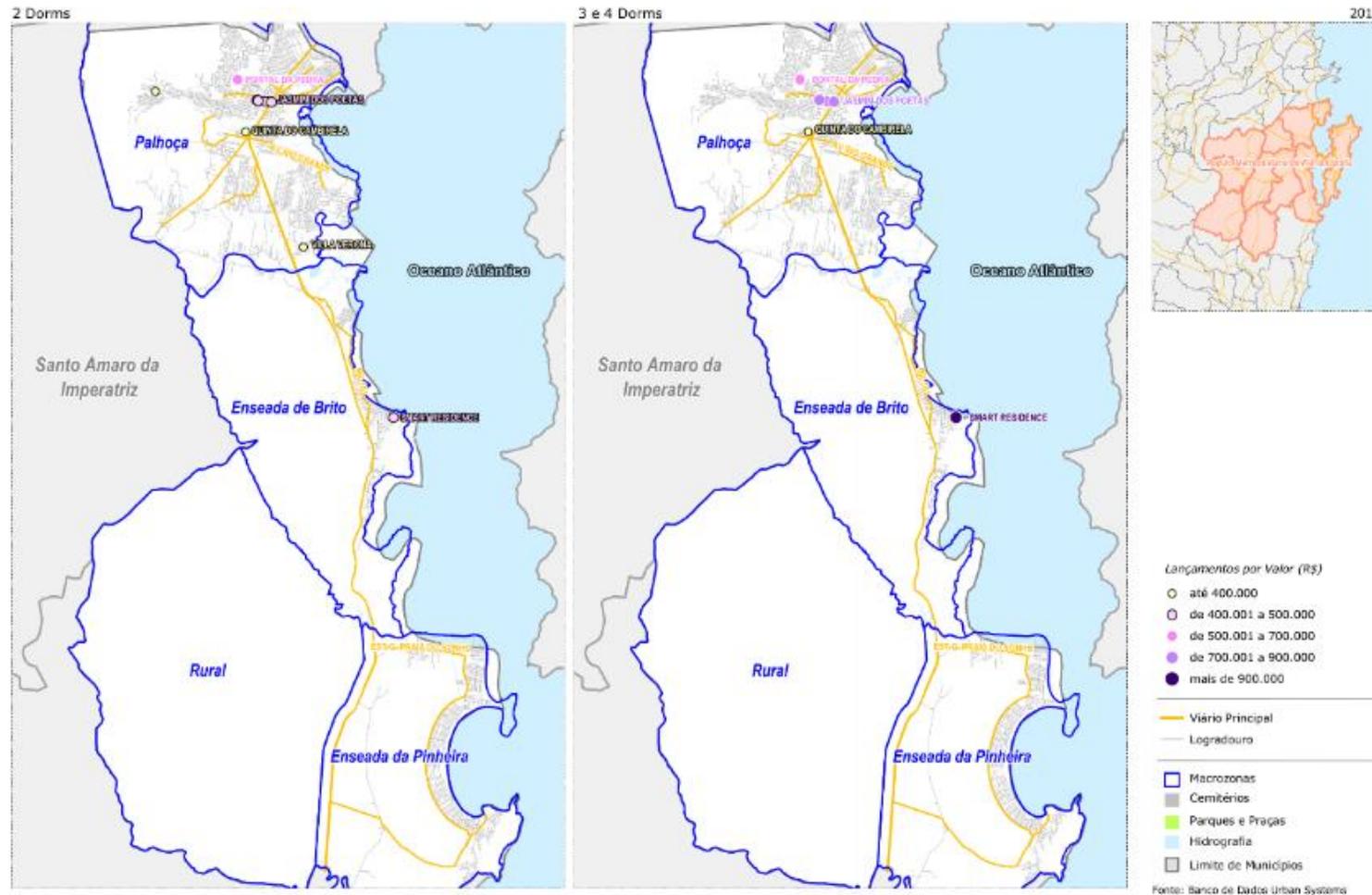


Figura 15: Valor total dos lançamentos residenciais verticais em Palhoça

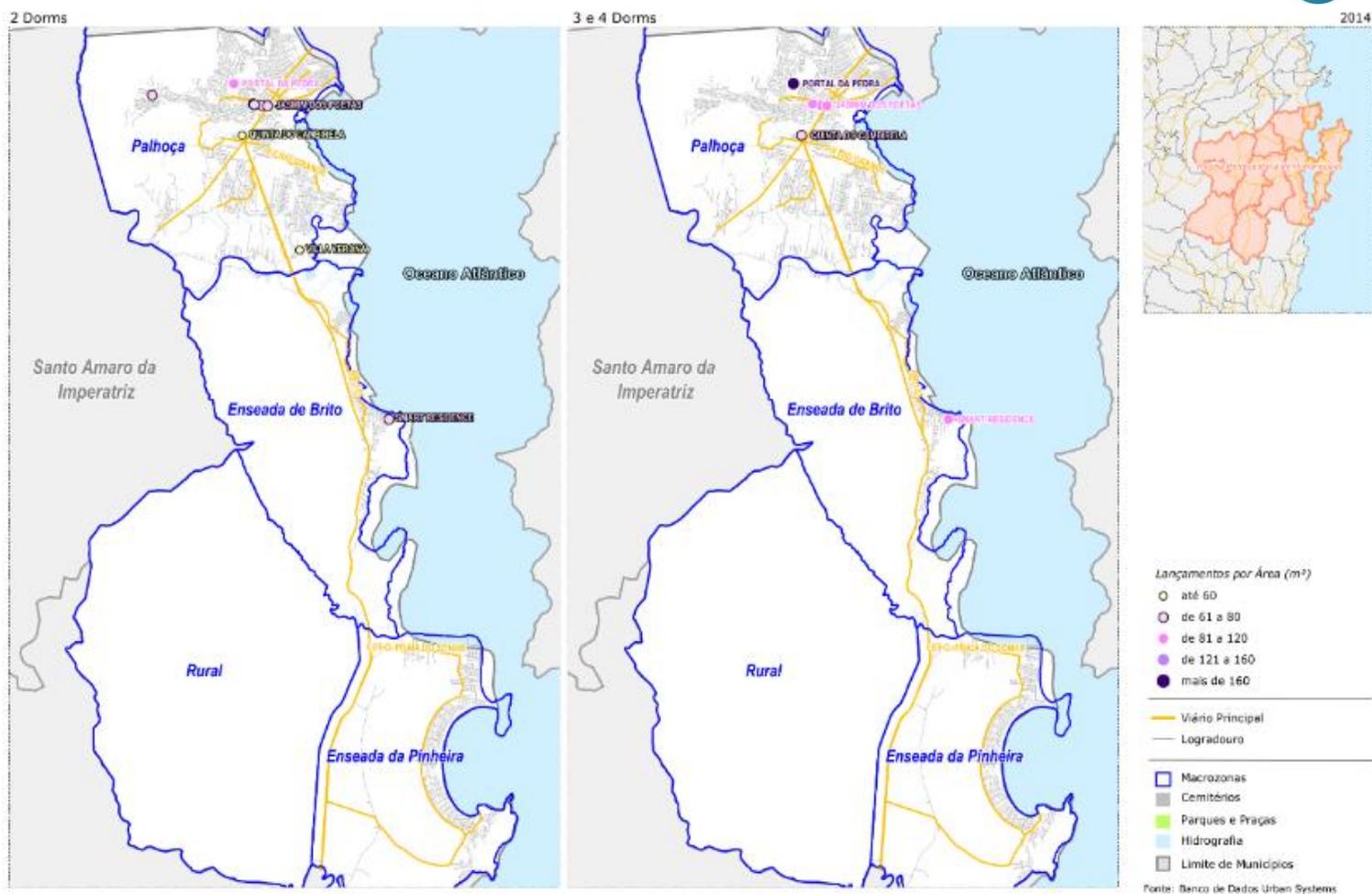


Figura 16: Lançamentos residenciais verticais por área em Palhoça

2.3.2.6 Lançamentos Empresariais

Salas por macrozona

Tabela 12: Lançamentos de salas empresariais no Município de Palhoça

Macrozona	Aptos	% Aptos	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	GVG Disponível Estimado
Palhoça	320	100%	45	14%	Mínimo	1	25	R\$ 6.846	R\$ 191.564	R\$ 12.616.676
					Média	2	60	R\$ 7.110	R\$ 417.310	
					Máximo	2	89	R\$ 7.536	R\$ 617.509	

Todos os lançamentos no município estão localizados na macrozona de Palhoça. Somam-se 320 salas em lançamento, estando 86% delas já comercializadas, com média de 2 vagas de garagem, 60 m² de área útil e valor de R\$ 7.110/m².

Lojas por macrozona

Tabela 13: Lançamentos de lojas no Município de Palhoça

Macrozona	Lojas	% Lojas	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	GVG Disponível Estimado
Palhoça	6	100%	6	100%	Mínimo	1	36	R\$ 8.083	R\$ 350.000	R\$ 2.500.000
					Média	1	60	R\$ 7.110	R\$ 417.310	
					Máximo	1	43	R\$ 12.336	R\$ 450.000	

Assim como as salas, todas as lojas em lançamento encontram-se na macrozona de Palhoça. São 6 lojas, todas disponíveis para comercialização. Oferecem em média 1 vaga de garagem e 60 m² de área útil, custando R\$ 7.110/m².

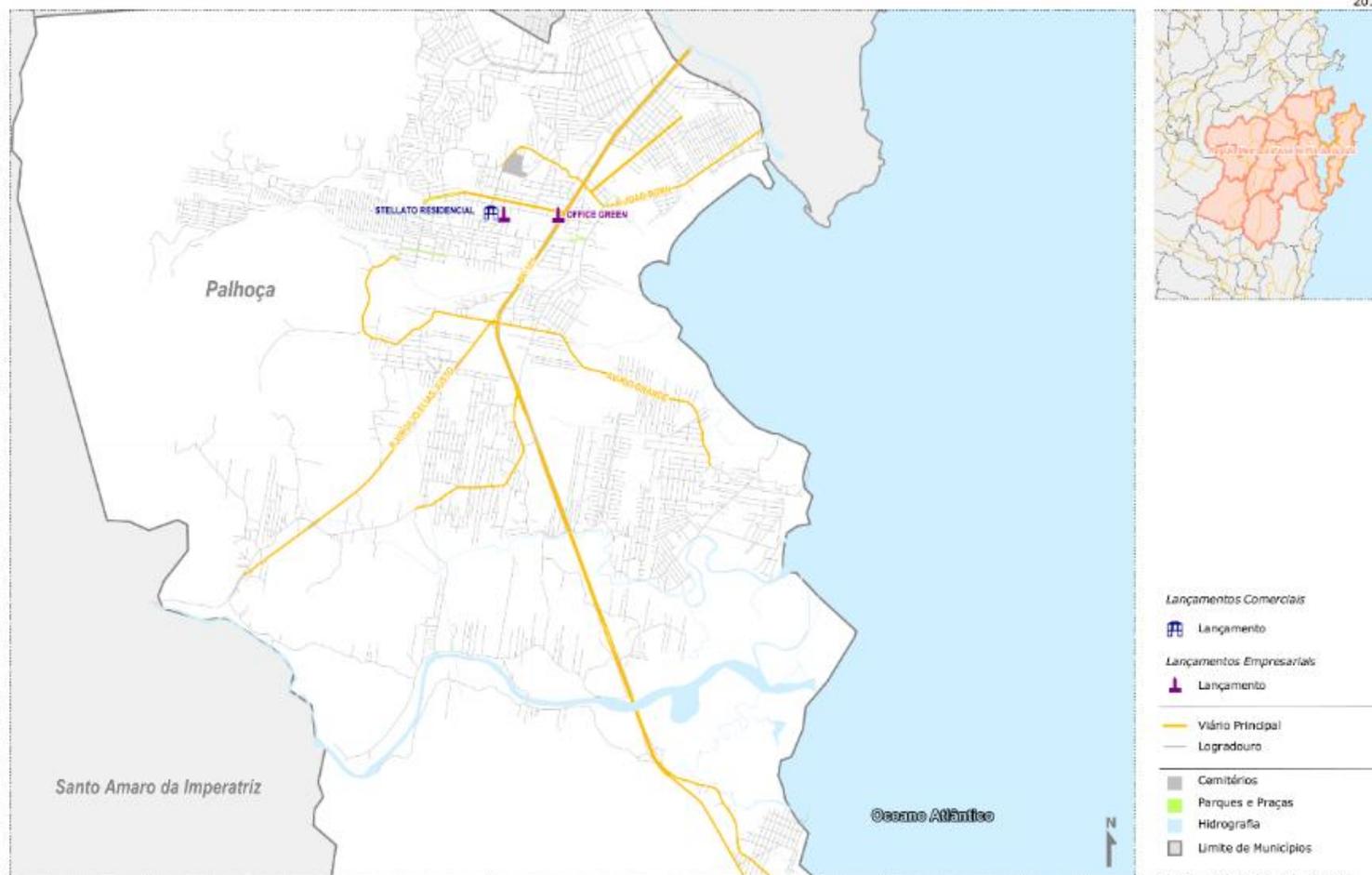


Figura 17: Lançamentos empresariais no Município de Palhoça

2.3.2.7 Biguaçu

O Município de Biguaçu foi subdividido em 3 macrozonas, como classifica o IBGE:

- Norte;
- Oeste;
- Centro.

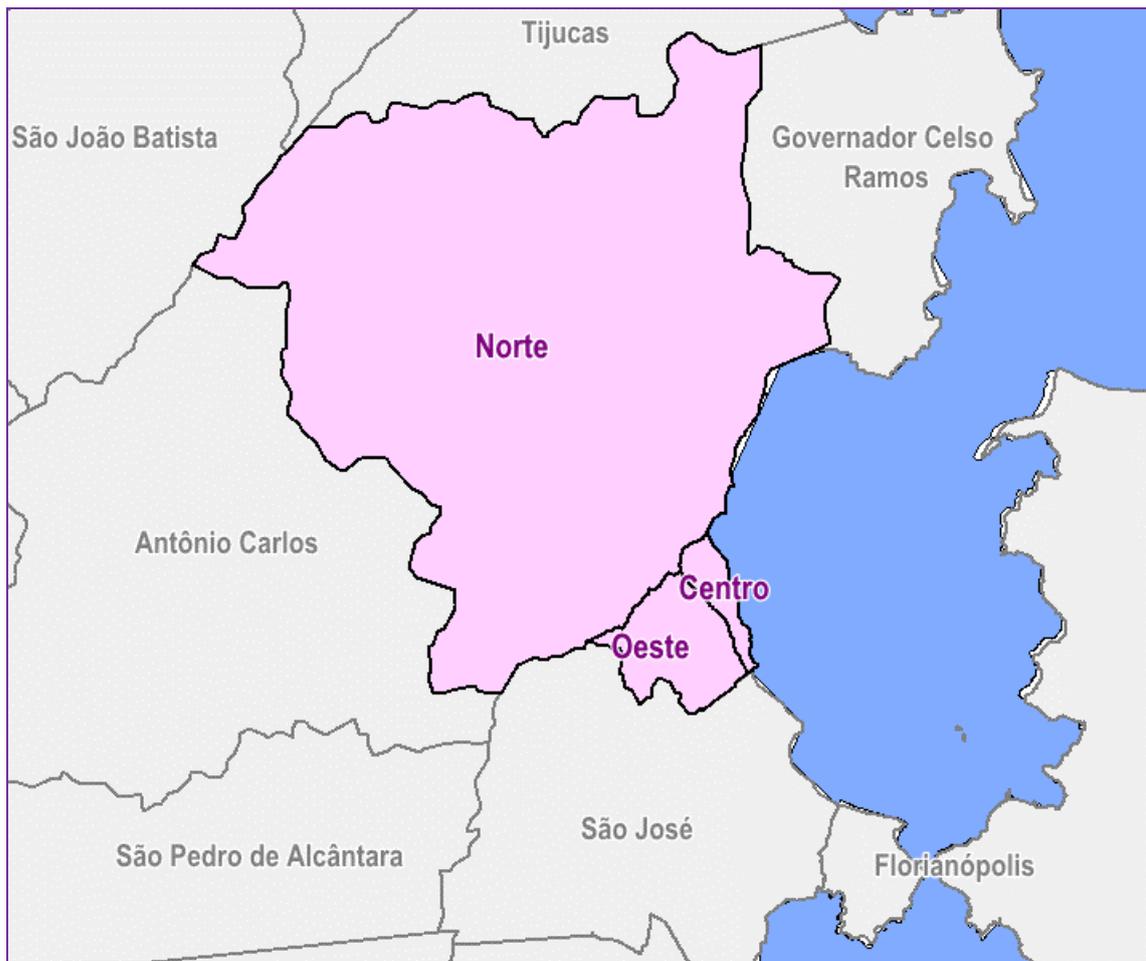


Figura 18: Macrozonas do Município de Biguaçu

2.3.2.8 Lançamentos Residenciais Verticais

Análise Por Macrozonas

O estudo a seguir associa características dos lançamentos residenciais verticais com suas localidades nas macrozonas de Biguaçu.

Tabela 14: Lançamentos residenciais verticais por distrito no Município de Biguaçu

Macrozonas	Aptos	% Aptos	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Dorms	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
Centro	85	9%	17	20%	Mínimo	2	-	1	68	R\$ 2.645	R\$ 222.000	R\$ 4.557.612
					Média	2	1	1	85	R\$ 3.232	R\$ 274.366	
					Máximo	4	1	1	157	R\$ 3.906	R\$ 614.973	
Oeste	879	91%	390	44%	Mínimo	1	-	1	48	R\$ 1.803	R\$ 99.990	R\$ 53.981.876
					Média	2	0	1	63	R\$ 2.754	R\$ 182.054	
					Máximo	3	3	2	118	R\$ 4.883	R\$ 435.240	
Total	964	100%	407	42%								R\$ 58.539.488
					Mínimo	1	-	1	48	R\$ 1.803	R\$ 99.990	
					Média	2	0	1	65	R\$ 2.796	R\$ 190.194	
					Máximo	4	3	2	157	R\$ 4.883	R\$ 614.973	

No Município de Biguaçu há 964 apartamentos residenciais em lançamento, estando 58% deles já comercializados. Contam em média com 2 quartos, 1 vaga de garagem, 65m² de área útil e seu valor de venda é de R\$ 2.796/m².

Somando 91% dos lançamentos do município, a macrozona Oeste apresenta a maior quantidade de lançamentos do município, 56% deles já comercializados. Os apartamentos típicos possuem 2 quartos, 1 vaga para estacionamento, 63m² de área útil e valor de R\$ 2.754/m². Já o Centro apresenta apenas 9% dos novos empreendimentos. Tipicamente de 2 quartos, 1 suíte, 1 vaga de garagem, 85 m² de área útil e R\$ 3.232/m², 80% dos apartamentos já foram comercializados.

Análise Por Número De Quartos

A seguir é apresentado o estudo de lançamentos residenciais verticais de Biguaçu, relacionando-os com o número de quartos.

Tabela 15: Lançamentos residenciais verticais por número de quartos no Município de Biguaçu

Dorms	Unidades	% Unidades	Disponíveis	% Disponíveis	Grandeza	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
1 dorm	12	1%	5	42%	Mínimo	-	1	52	R\$ 2.224	R\$ 129.000	R\$ 1.137.888
					Média	1	1	53	R\$ 4.440	R\$ 231.685	
					Máximo	1	1	58	R\$ 4.883	R\$ 252.222	
2 dorms	811	84%	375	46%	Mínimo	-	1	48	R\$ 1.803	R\$ 99.990	R\$ 48.948.511
					Média	0	1	60	R\$ 2.660	R\$ 165.756	
					Máximo	1	1	87	R\$ 4.155	R\$ 339.673	
3 dorms	140	15%	27	19%	Mínimo	1	1	82	R\$ 2.645	R\$ 253.000	R\$ 8.453.089
					Média	1	1	95	R\$ 3.436	R\$ 325.170	
					Máximo	3	2	118	R\$ 4.803	R\$ 435.240	
4 dorms	1	0,1%	0	0%	Média	1	1	157	R\$ 3.906	R\$ 614.973	R\$ 614.973
Total	964	100%	407	42%							R\$ 58.539.488
					Mínimo	-	1	48	R\$ 1.803	R\$ 99.990	
					Média	0	1	65	R\$ 2.796	R\$ 190.194	
					Máximo	3	2	157	R\$ 4.883	R\$ 614.973	

84% dos lançamentos em Biguaçu são de 2 quartos, 54% dos quais já estão comercializados. Possuem média de 1 vaga de estacionamento, área útil de 60 m² e valor de R\$ 2.660/m².

15% dos lançamentos têm 3 quartos, e 81% deles já foram comercializados. Com 95 m² de área útil e valor de R\$ 3.436/m², contam normalmente com 1 suíte e 1 vaga para estacionamento.

Os apartamentos de 1 quarto, por sua vez, representam apenas 1% das unidades lançadas. Tipicamente de 1 suíte, 1 vaga de garagem e 53 m² de área útil, são cotados em média a R\$ 4.440/m². 58% dessas unidades já estão vendidas

O único lançamento com 4 quartos no município já foi comercializado, e conta com 1 suíte, 1 vaga para automóvel e 157 m² de área útil, custando R\$ 3.906/m².

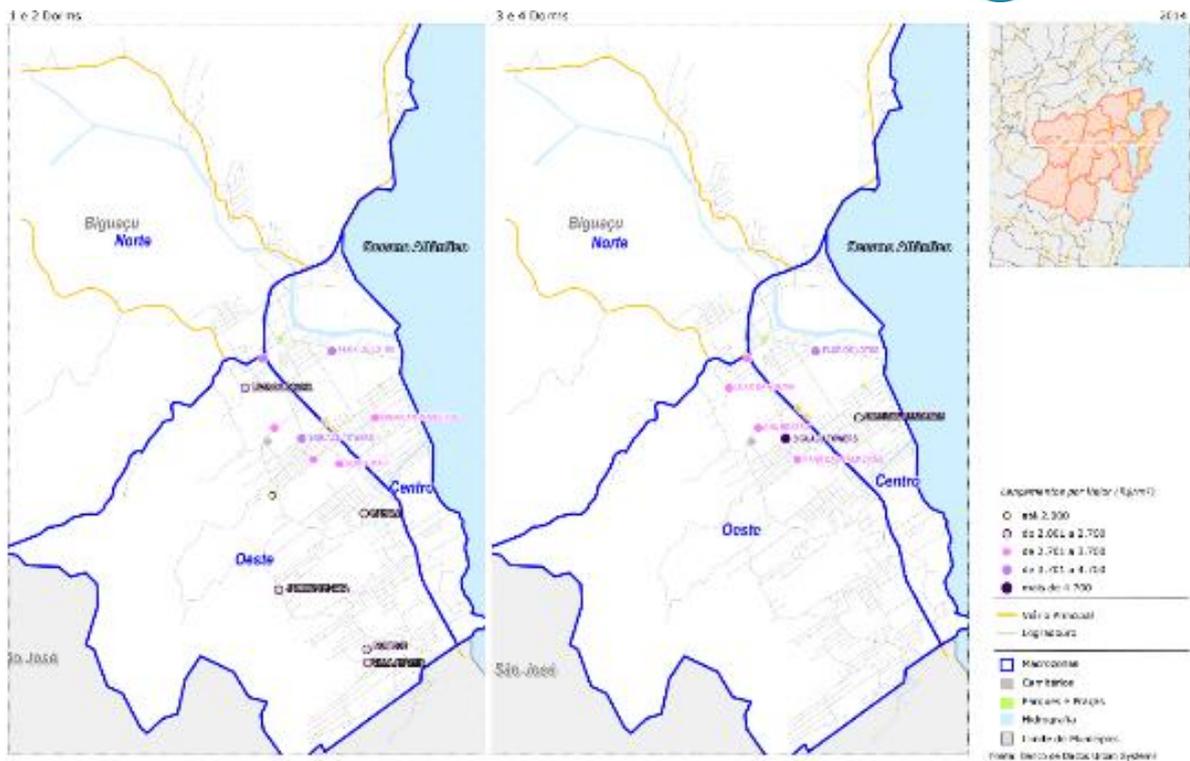


Figura 19: Valor por metro quadrado dos lançamentos residenciais verticais em Biguaçu

Percebe-se que os lançamentos estão localizados mais a leste do município, região que é mais urbanizada do que a região oeste.

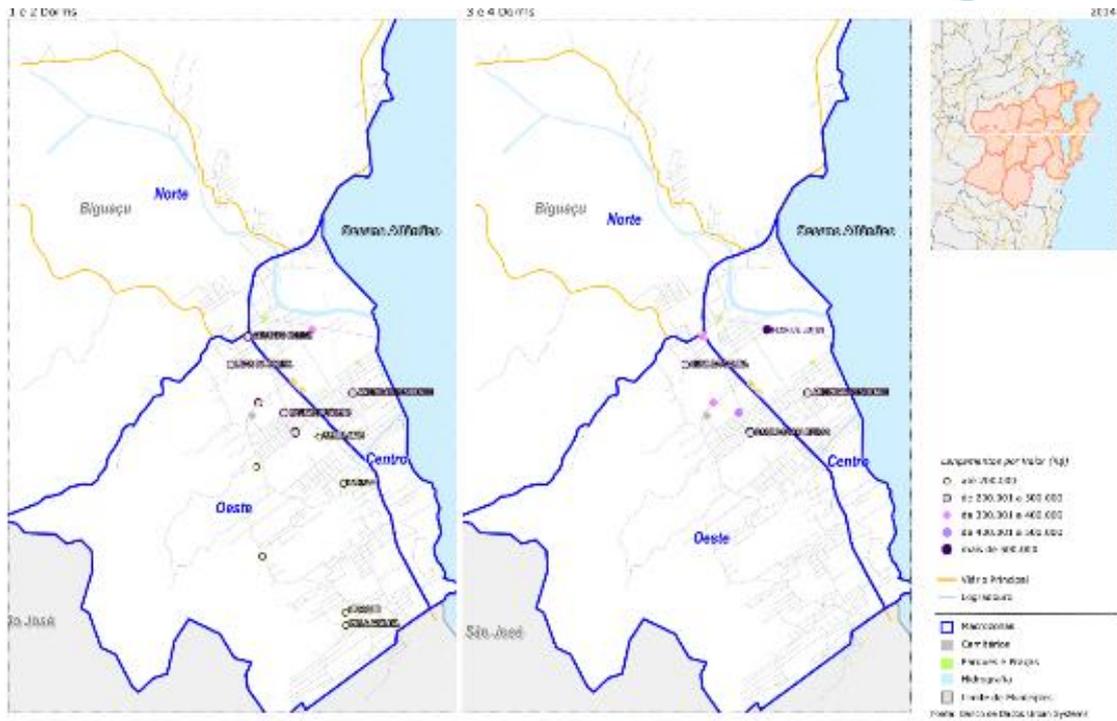


Figura 20: Valor total dos lançamentos residenciais verticais em Biguaçu

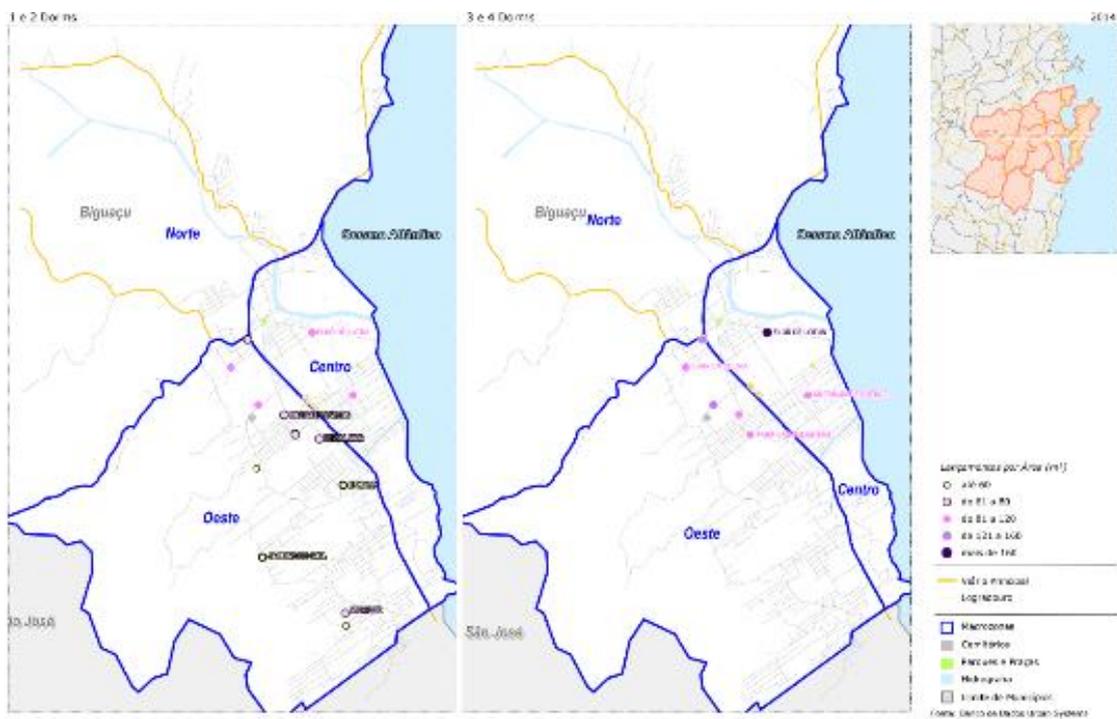


Figura 21: Lançamentos residenciais verticais por área em Biguaçu

2.3.2.9 Lançamentos Residenciais Horizontais

Por Macrozona

Tabela 16: Lançamentos residenciais horizontais no Município de Biguaçu

Macrozona	Lotes	% Lotes	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
Norte	266	100%	195	73%	Mínimo	150	R\$ 590	R\$ 88.978	R\$ 19.899.437
					Média	166	R\$ 612	R\$ 102.397	
					Máximo	218	R\$ 707	R\$ 141.132	

Se por um lado a macrozona Norte de Biguaçu não apresenta nenhum lançamento residencial vertical, por outro ela é a detentora de 100% dos lançamentos residenciais horizontais, somando-se 266 lotes e estando 27% deles já comercializados. Com área útil média de 166 m², são comercializados por R\$ 612/m².

Deve-se lembrar que esses lançamentos não são residências já construídas, mas lotes para construção.



Figura 22: Localização dos lançamentos residenciais horizontais em Biguaçu

O lançamento consiste em um condomínio residencial próximo às macrozonas Oeste e Centro.

2.3.2.10 Lançamentos Empresariais

Salas Por Macrozonas

Tabela 17: Lançamentos de salas empresariais no Município de Biguaçu

Macrozona	Salas	% Salas	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
Oeste	18	100%	9	50%	Mínimo	1	35	R\$ 7.572	R\$ 277.181	R\$ 3.879.831
					Média	1	51	R\$ 7.801	R\$ 399.130	
					Máximo	1	101	R\$ 7.935	R\$ 774.412	

Todas as salas em lançamento de Biguaçu concentram-se na macrozona Oeste. São 18 salas, 50% das quais já comercializadas, tipicamente com 1 vaga de garagem, 51 m² de área útil e valor de R\$ 7.801/m².

Lojas Por Macrozona

Tabela 18: Lançamentos de lojas no Município de Biguaçu

Macrozona	Lojas	% Lojas	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
Oeste	16	100%	3	19%	Mínimo	1	35	R\$ 9.919	R\$ 344.000	R\$ 3.469.856
					Média	1	57	R\$ 9.919	R\$ 569.570	
					Máximo	1	155	R\$ 9.919	R\$ 1.538.180	

Tal qual as salas em lançamento, todas as lojas lançadas no município estão localizadas na macrozona Oeste. Divididas em 16 lançamentos, 81% delas já foram comercializadas, oferecendo, em média, 1 vaga de garagem, 57 m² de área útil, a um custo de R\$ 9.919/m².



Figura 23: Lançamentos empresariais no Município de Biguaçu

2.3.3 Governador Celso Ramos

Diferentemente dos demais municípios, este não foi subdividido em distritos ou macrozonas para análise, sendo toda a cidade analisada como uma região única.



Figura 24: Macrozonas do Município de Governador Celso Ramos

2.3.3.1 Lançamentos Residenciais Verticais

Análise Por Macrozona

O primeiro estudo feito dos lançamentos residenciais agrupa cada empreendimento de acordo com a sua localidade em Governador Celso Ramos.

Tabela 19: Lançamentos residenciais verticais por distrito no Município de Governador Celso Ramos

Município	Aptos	% Aptos	Disponíveis	% Disponível	Grandeza	Dorms	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
Governador Celso Ramos	328	100%	104	32%	Mínimo	2	-	1	65	R\$ 2.888	R\$ 240.937	R\$ 45.067.514
					Média	2	1	1	106	R\$ 4.308	R\$ 446.179	
					Máximo	3	3	2	220	R\$ 15.550	R\$ 1.555.000	

Neste município, havia 328 apartamentos em lançamento, estando 68% deles já comercializados. Com configuração típica de 2 quartos, 1 suíte, 1 vaga de garagem, 106m² de área útil, seu valor médio de venda era de R\$ 4.308/m².

Análise Por Número De Quartos

Foi realizada análise dos novos empreendimentos classificados por número de quartos, com os resultados apresentados a seguir.

Tabela 20: Lançamentos residenciais verticais por número de quartos no Município de Governador Celso Ramos

Dorms	Unidades	% Unidades	Disponíveis	% Disponíveis	Grandeza	Suítes	Vagas	Área (m ²)	Valor (R\$/m ²)	Valor (R\$)	VGW Disponível Estimado
2 dorms	224	68%	85	38%	Mínimo	-	1	65	R\$ 3.571	R\$ 240.937	R\$ 33.102.599
					Média	1	1	99	R\$ 4.219	R\$ 402.778	
					Máximo	1	1	126	R\$ 7.071	R\$ 495.000	
3 dorms	104	32%	19	18%	Mínimo	1	1	91	R\$ 2.888	R\$ 283.000	R\$ 11.964.915
					Média	1	1	123	R\$ 4.500	R\$ 539.657	
					Máximo	3	2	220	R\$ 15.550	R\$ 1.555.000	
Total	328	100%	104	32%							R\$ 45.067.514
					Mínimo	-	1	65	R\$ 2.888	R\$ 240.937	
					Média	1	1	106	R\$ 4.308	R\$ 446.179	
					Máximo	3	2	220	R\$ 15.550	R\$ 1.555.000	

68% dos lançamentos em Governador Celso Ramos são de 2 quartos e 62% deles já estão comercializados. Em média possuem 1 suíte, 1 vaga para estacionamento, área útil de 99 m² e custam R\$ 4.219/m².

Com 82% dos apartamentos já vendidos, 32% dos lançamentos possuem 3 quartos, sendo 1 suíte, com 1 vaga para estacionamento, 123 m² de área útil e valor de R\$ 4.500/m².

O município não possui lançamentos residenciais horizontais, tampouco lançamentos empresariais. Todos os lançamentos concentram-se na área Nordeste do município, uma de suas poucas zonas urbanizadas.

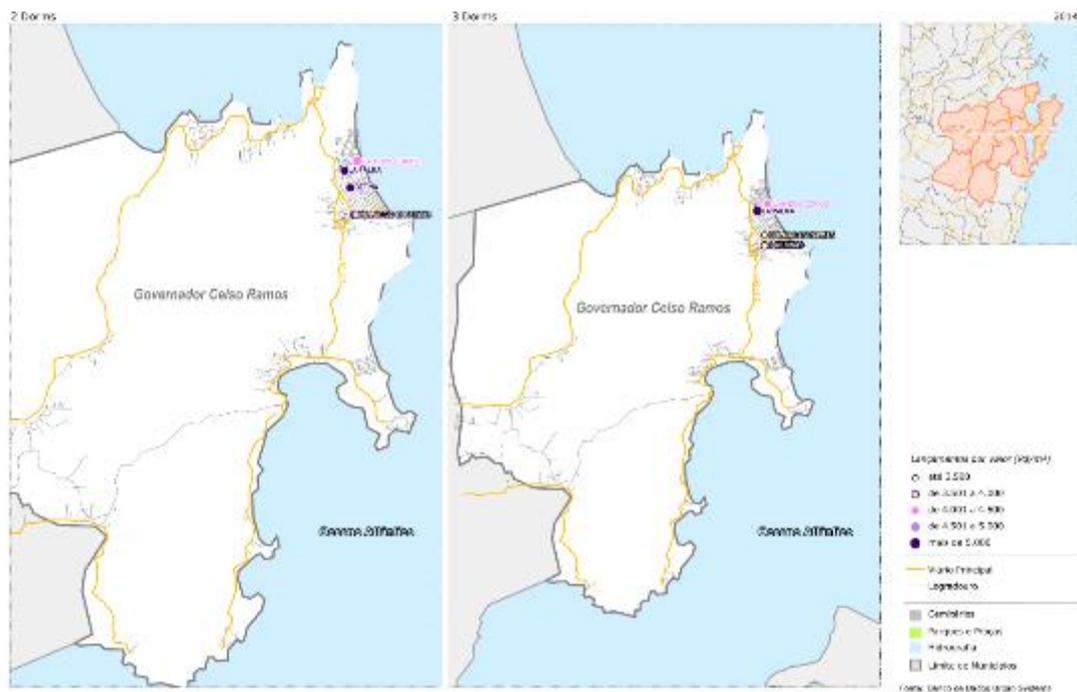


Figura 25: Valor por metro quadrado dos lançamentos residenciais verticais em Governador Celso Ramos

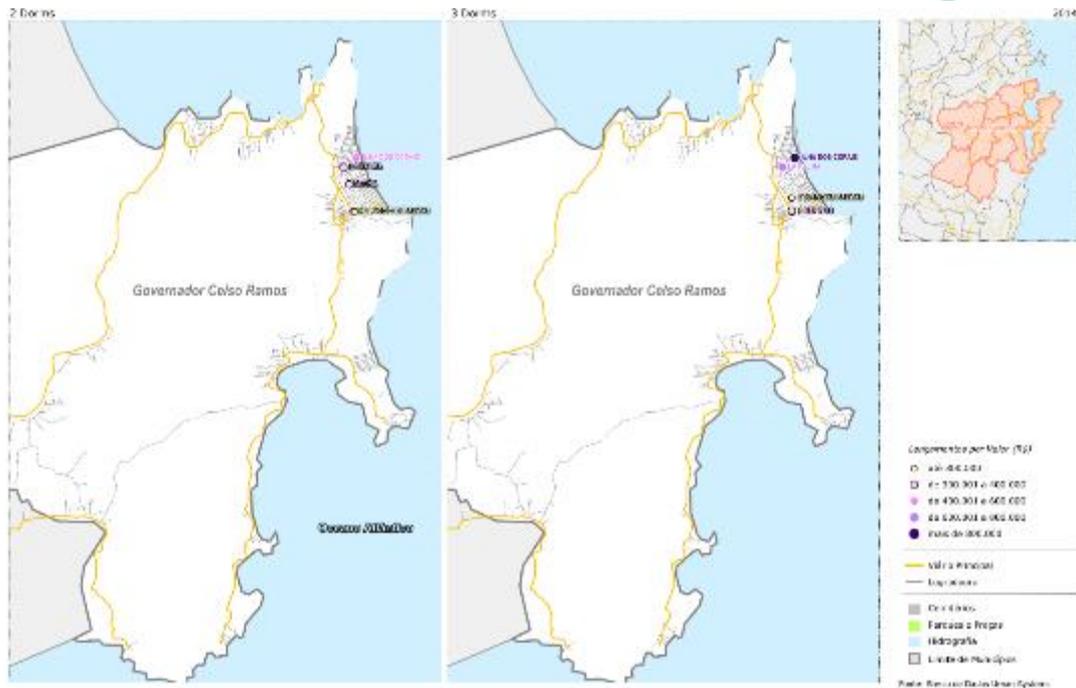


Figura 26: Valor total dos lançamentos residenciais verticais em Governador Celso Ramos

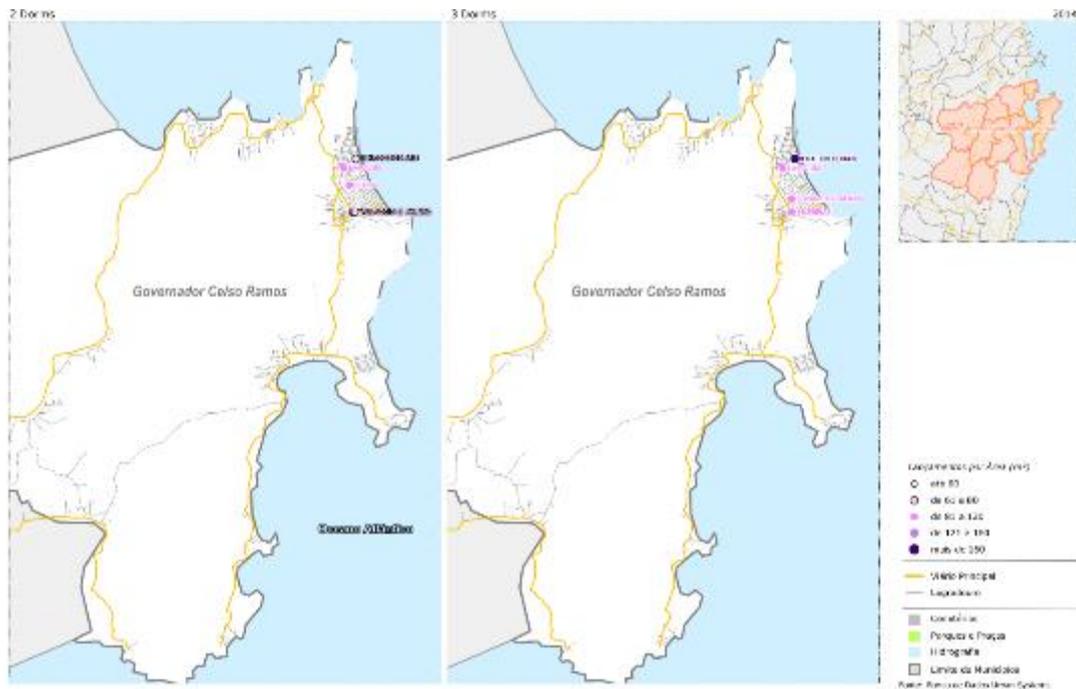


Figura 27: Lançamentos residenciais verticais por área em Governador Celso Ramos

2.3.4 Comentários Finais

Nota-se que o número de lançamentos, tanto residenciais quanto empresariais, é maior em Florianópolis, seguido por São José, o município mais próximo à capital.

O valor médio do metro quadrado dos empreendimentos em Florianópolis é o mais elevado, chegando a ser quase o dobro dos demais municípios nos lançamentos residenciais verticais. O espaço em Florianópolis está, portanto, mais valorizado, o que provavelmente tem relação com a proximidade das ofertas de emprego e acesso a serviços diversificados, e em alguns casos até mesmo mais elitizados, dada a imagem de que usufrui a capital quanto à qualidade de vida e status.

É interessante notar que apesar do preço médio por metro quadrado em Florianópolis ser o mais elevado dentre os municípios, há muita diferença entre o valor mínimo e o valor máximo dos novos empreendimentos. Essa diferença de valores é menos acentuada nos demais municípios (exceto em Governador Celso Ramos), como podemos perceber no exemplo a seguir.

Tabela 21: Menor e maior valor por metro quadrado de lançamentos residenciais verticais nos municípios analisados.

Valor dos lançamentos residenciais (R\$/m ²)					
	Florianópolis	São José	Palhoça	Biguaçu	Gov. Celso Ramos
Mínimo	738	2.233	2.131	1.803	2.888
Média	6.620	3.614	3.726	2.793	4.308
Máximo	17.104	5.957	5.458	4.883	15.550

Em Biguaçu, pouco menos da metade dos lançamentos residenciais verticais ainda não foram comercializados, e a média do valor por metro² dos empreendimentos dessa tipologia é a menor dentre os municípios em análise.

Governador Celso Ramos é o município com a menor quantidade de lançamentos, sendo todos apenas da tipologia residencial vertical. O preço médio do metro quadrado, contudo, é ali o segundo maior dentre os municípios, ficando atrás apenas do preço médio de Florianópolis. Mesmo supondo que isso possa estar associado ao fato dos maiores valores de lançamentos serem muito elevados, o que eleva a média, também indica a presença de um nicho de mercado de alta renda para Governador Celso Ramos, provavelmente dedicados ao veraneio, com clientes da região, mas também de outras partes do Estado e do país.

2.4 Estratégias de desenvolvimento urbano

Com base na realização do diagnóstico e no entendimento dos principais problemas e oportunidades, é preciso destacar que a Grande Florianópolis representa um conjunto de grandes questões metropolitanas e que a mobilidade urbana na região demanda ações estratégicas para o enfrentamento do tema. Assim, o presente relatório encaminha as análises realizadas, de modo a propor ações e diretrizes para os deslocamentos metropolitanos com vistas a um novo paradigma para o uso do solo nesta região e implantação de infraestruturas que permitam este novo modelo.

Dessa forma, mostra-se necessária a criação de alternativas que desenvolvam a infraestrutura local e permitam deslocamentos com maior eficiência, mas que também sejam acompanhadas de medidas de um uso e ocupação do solo mais equilibrados e planejados de modo a induzir, por fim, um padrão de viagens mais equilibrado. É possível, desse modo, propor e pensar não apenas alternativas de curto e médio prazo para o melhor funcionamento do transporte coletivo, do trânsito e da infraestrutura urbana local, mas também equacionar medidas de caráter estruturante que possam alterar a dinâmica de desenvolvimento urbano adotada até aqui. Em particular, a estruturação do transporte coletivo da região representa um aspecto fundamental para o reforço da integração regional e do desenvolvimento das funções urbanas da cidade.

A estratégia para o desenvolvimento urbano será a seguir apresentada em três conjuntos de ações, para curto, médio e longo prazos:

1. Qualificação dos eixos de transporte existentes, por meio de intervenções físicas no meio urbano e ações imediatas no sentido de:
 - a. Qualificar operação do sistema de circulação;
 - b. Priorizar os Transportes Coletivos e os Não Motorizados;
 - c. Qualificar o meio urbano.

2. Reestruturação urbanística de nós e eixos de transporte, por meio de revisões em Planos Diretores e de Zoneamento, uso de instrumentos urbanísticos e PPPs para induzir transformações nas cidades de modo a:
 - a. Concentrar o desenvolvimento urbano junto a polos e eixos de transporte, revertendo a dispersão da urbanização atual;
 - b. Utilizar conceitos de *Transit Oriented Development* para o planejamento das áreas de influência das infraestruturas de transporte (restrições de estacionamento, equilíbrio entre número de empregos e residentes e mescla de faixas de renda).

3. Reestruturação metropolitana, por meio de diretrizes para o sistema de circulação e de integração entre municípios (padrão de vias e estruturação de rede viária) com o objetivo de:
- Organizar e reequilibrar o organismo metropolitano;
 - Estruturar o crescimento dos municípios do continente, destacando a integração entre Palhoça, São José e Biguaçu além da BR-101, ou seja, por meio de novas ligações regionais entre o norte e o sul da Região Metropolitana.

Tabela 22: Conjuntos de ações da estratégia para o desenvolvimento urbano

Conjunto	Tema	Prazo	Objetivos	Metodologia	Foco
1	Qualificação dos eixos de transporte existentes	5 anos	Qualificar operação do sistema de circulação; Priorizar Transportes Coletivos e os Não Motorizados; Qualificar o meio urbano.	Intervenções físicas no meio urbano e ações imediatas.	Áreas públicas – sistemas de circulação (calçadas, ciclovias, faixas viárias)
2	Reestruturação urbanística de nós e eixos de transporte	5 a 10 anos	Concentrar o desenvolvimento urbano junto a polos e eixos de transporte, revertendo a dispersão da urbanização atual; Utilizar conceitos de <i>Transit Oriented Development</i> para o planejamento das áreas de influência das infraestruturas de transporte (restrições de estacionamento, equilíbrio entre número de empregos e residentes, mescla de faixas de renda)	Planos Diretores; Zoneamento; Instrumentos urbanísticos; PPPs.	Lotes – uso e ocupação do solo
3	Reestruturação metropolitana	10 a 30 anos	Organizar e reequilibrar o organismo metropolitano; Estruturar o crescimento dos municípios do continente, destacando a integração entre Palhoça, São José e Biguaçu por meio de novas ligações regionais entre o norte e o sul da Região Metropolitana	Diretrizes para o sistema de circulação e de integração (padrão de vias, estruturação de rede viária)	Cidade Metropolitana (área delimitada pelo contorno rodoviário e o Oceano)

De modo a subsidiar a estratégia de desenvolvimento urbano relativa à qualificação dos eixos de transporte existentes e à reestruturação urbanística de nós e eixos de transporte, estes são apresentados a seguir, evidenciando os locais que têm potencial, tanto para ações de qualificação do espaço urbano, quanto para alterações na lei de uso e ocupação do solo que induzam a uma utilização mais adequada dos lotes urbanos com acessibilidade ampliada devido à presença de infraestruturas e serviços de transporte coletivo.

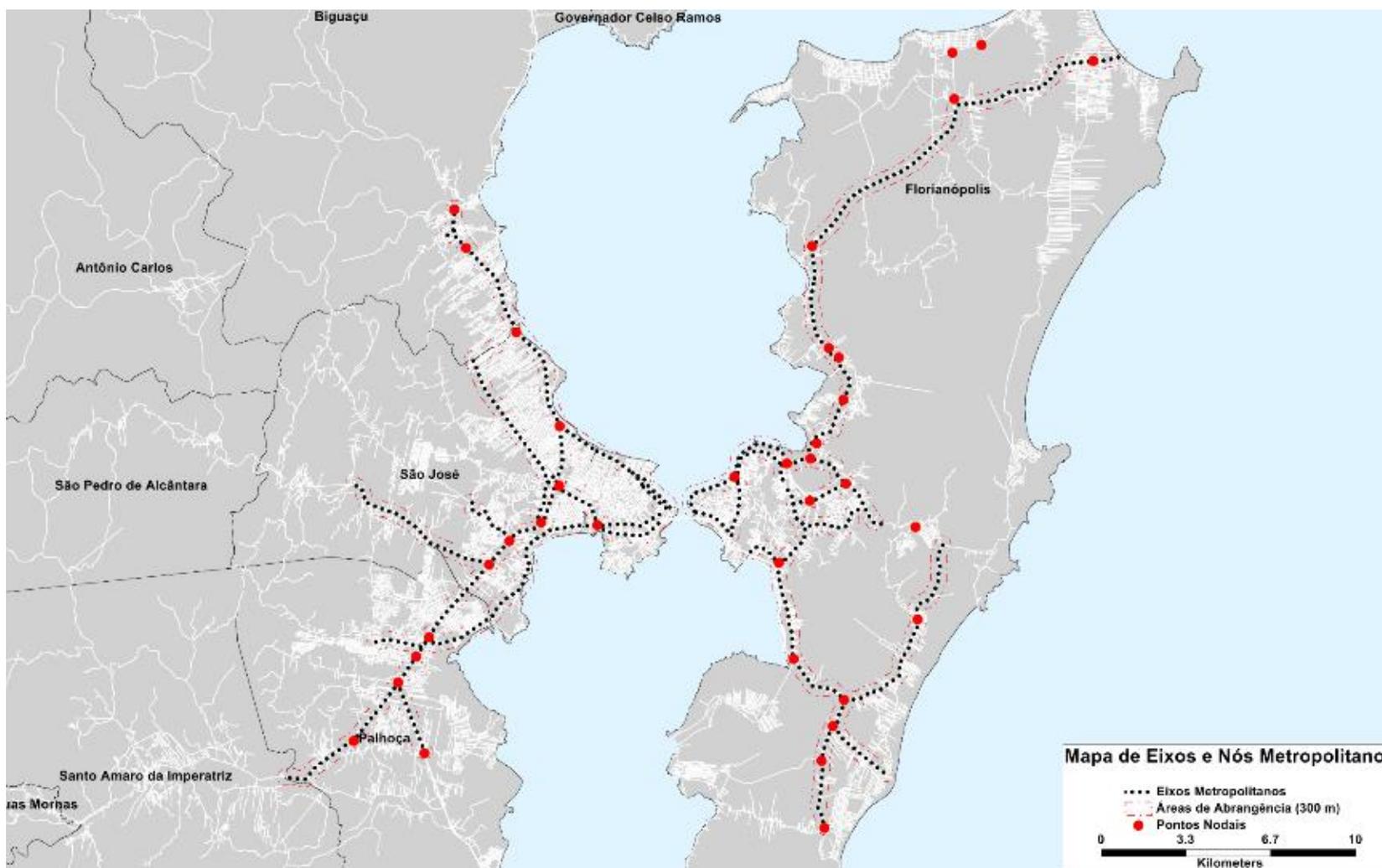
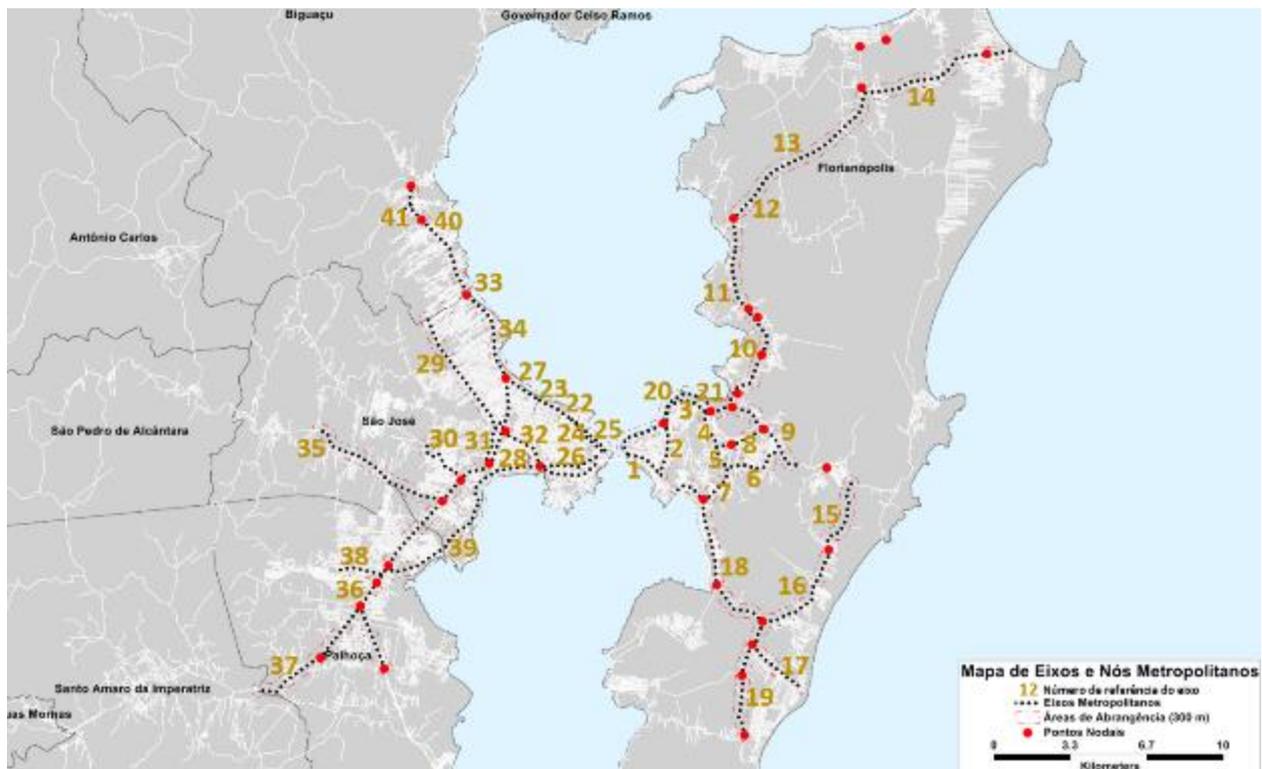


Figura 28: Eixos e polos de transporte existentes analisados

2.5 Eixos de Transporte existentes

Foram identificados 41 eixos de transporte que foram analisados sob o ponto de vista das infraestruturas que possuem, dos usos de solo lindeiro, dos principais equipamentos, dos usos permitidos de acordo com o zoneamento atual, das características geométricas do logradouro, da suscetibilidade a renovação e de potenciais alterações urbanísticas. Estes eixos - identificados na lista abaixo – passam a ser analisados a seguir.



- | | |
|--|---|
| 1. Av. Paulo Fontes | 21. Av. da Saudade |
| 2. Av. Mauro Ramos | 22. Av. Marinheiro Max Schramm |
| 3. R. Frei Caneca / R. Delminda Silveira | 23. R. Gal. Liberato Bittencourt |
| 4. R. Lauro Linhares (Trecho 1) | 24. R. Gal. Eurico Gaspar Dutra |
| 5. R. Lauro Linhares (Trecho 2) | 25. R. Cel. Pedro Demoro / R. Fúlvio Aducci |
| 6. R. Delfino Conti / R. João Pio Duarte Silva / R. Vera Linhares de Andrade | 26. Av. Gov. Ivo Silveira |
| 7. R. Dep. Antonio Edu Vieira | 27. R. Leoberto Leal |
| 8. Av. Madre Benvenuta | 28. Av. Pres. Kennedy |
| 9. Rod. Admar Gonzaga | 29. Av. Oswaldo José do Amaral (Av. das Torres de São José) |
| 10. SC-401 (Trecho 01) | 30. R. Ver. Arthur Mariano |
| 11. SC-401 (Trecho 02) | 31. R. Paulino Pedro Hermes / R. João Grumiche |
| 12. SC-401 (Trecho 03) | 32. BR-282 (Via Expressa) |
| 13. SC-401 (Trecho 04) | 33. BR101 – Segmento 01 |
| 14. SC-403 | 34. BR101 – Segmento 02 |
| 15. Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga - SC406 (Trecho 01) | 35. SC-407 |
| 16. Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga - SC406 (Trecho 02) | 36. BR-101 – Segmento 03 (Palhoça) |
| 17. Av. Pequeno Príncipe | 37. BR-282 |
| 18. SC-405 (Segmento 1) | 38. R. Atílio Pagani |
| 19. SC-405 (Segmento 2) | 39. R. Frederico Alonso |
| 20. Av. Irineu Bornhausen e Jornalista Rubens da Silva (Beira Mar Norte) | 40. BR-101 – Segmento 04 (Biguaçu) |
| | 41. R. Getúlio Vargas |

2.5.1 Avenida Paulo Fontes

O eixo está presente no Centro Histórico do Município de Florianópolis e possui dois terminais de ônibus municipais e intermunicipais, além do terminal rodoviário da cidade. Entre seus usos lindeiros destacam-se comércio varejista, o Mercado Público e estacionamento de veículos particulares. Dispõe de boas calçadas, passeios amplos, travessia em nível na principal passagem de pedestres, porém sem área destinada ao trânsito de ciclistas. A via possui sentido duplo, com três faixas de rolamento por sentido, sendo a largura mínima de muro a muro de 33m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, os usos do solo permitidos nas suas imediações são Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). O local possui grande quantidade de terrenos ociosos utilizados como estacionamentos. Há uma grande demanda por transportes, por ser o centro de integração de ônibus vindos de diversas regiões e por se tratar de uma área de comércio e serviços, com grande concentração de pessoas. Há suscetibilidade à renovação, principalmente pelas áreas de estacionamentos, que poderiam ser usadas para melhoramento dos espaços públicos de lazer e estar. Além disso, muitos dos prédios históricos fazem uso dos pavimentos superiores para depósitos, o que poderia ser revertido para outros fins.



Figura 29: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte da Avenida Paulo Fontes

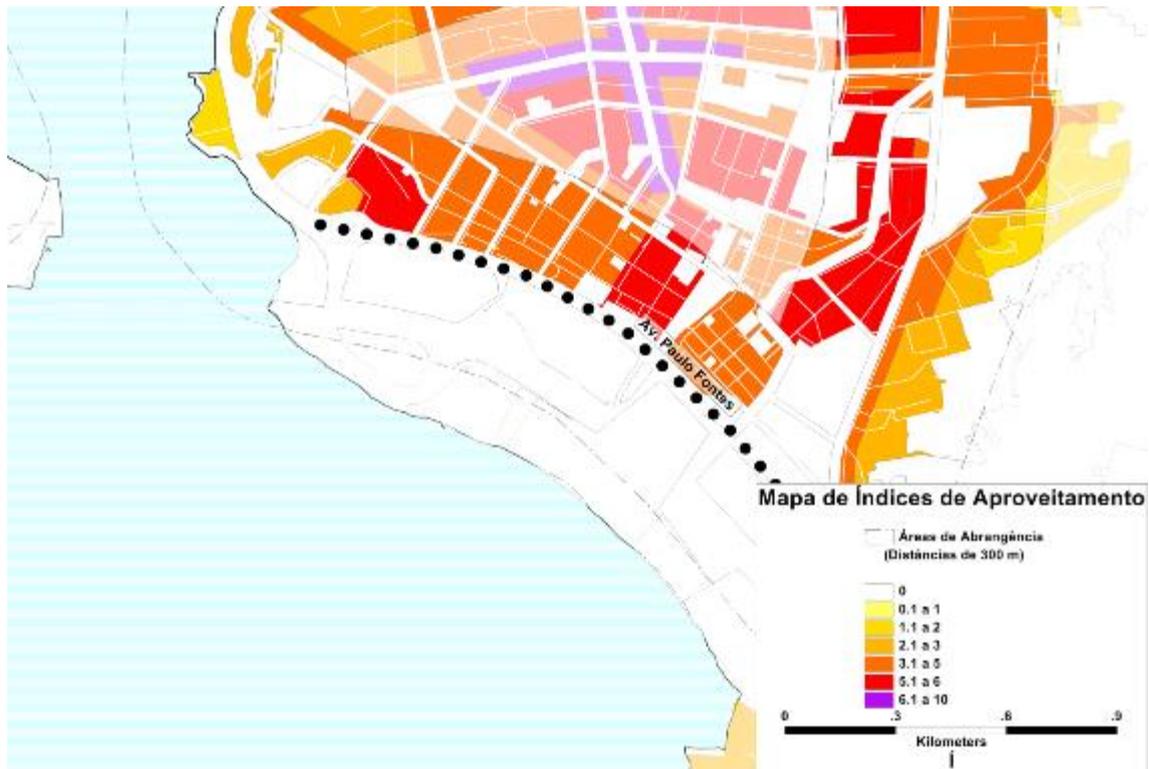


Figura 30: Mapa de Índices de Aproveitamento - Avenida Paulo Fontes



Figura 31: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Avenida Paulo Fontes

2.5.2 Avenida Mauro Ramos

O eixo que compõe a Avenida Mauro Ramos possui hotéis, comércios variados, órgãos públicos, padarias, residências multifamiliares, postos de gasolina, centro religioso, shopping center, instituições de ensino fundamental, médio e superior, restaurantes e lanchonetes, mercados, bancos, unidade do SENAC e do SESI. Este trecho possui passeios públicos sem padronização de pavimentação e largura e sem área destinada ao trânsito de ciclistas. A via possui sentido duplo, com duas faixas de rolamento por sentido, permitindo velocidades de até 60 km/h, com canteiro central arborizado, sendo a largura mínima de muro a muro de 19,5m. Algumas interseções são semaforizadas, porém há grande número de faixas de pedestre em meio de quadras. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é de Comércio (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto). Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). É uma área com grande demanda por transportes gerada por grandes centros de ensino e áreas de comércio e serviço ao longo do trecho, além de sua importância como conexão entre a baía sul e a baía norte. Sendo uma área bastante consolidada e sem presença de terrenos ociosos, há pouca possibilidade de renovação.



Figura 32: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte da Av. Mauro Ramos

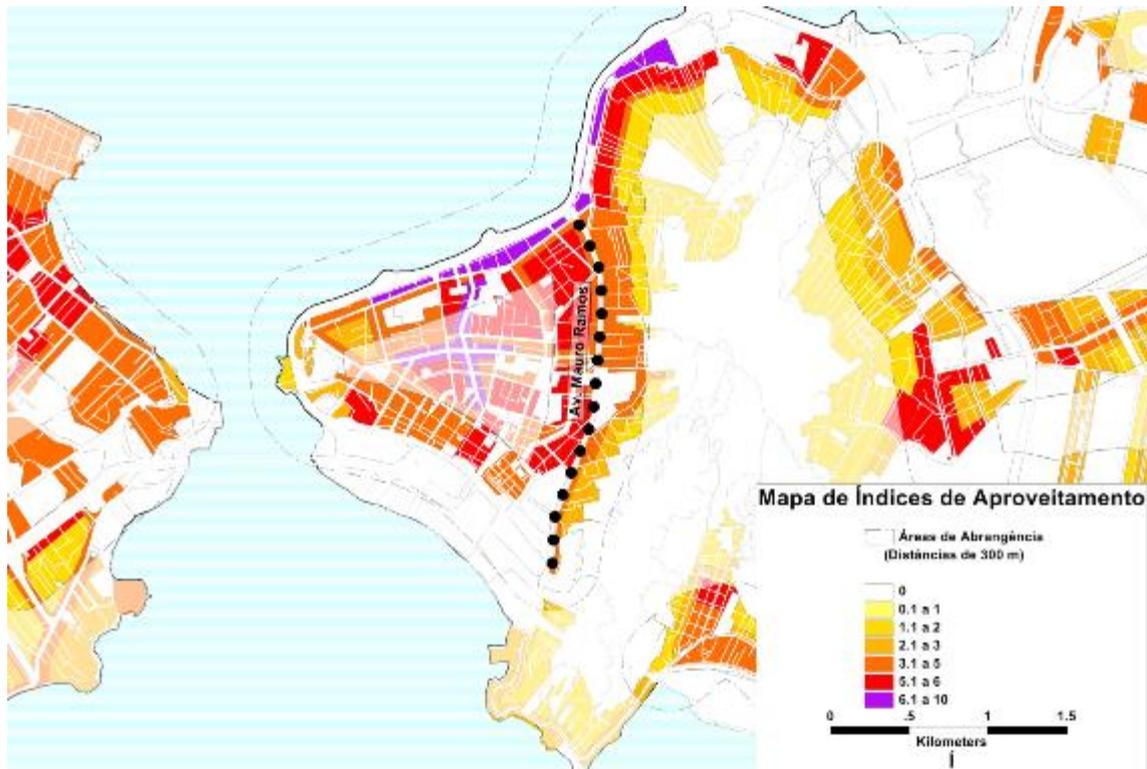


Figura 33: Mapa de Índices de Aproveitamento - Av. Mauro Ramos

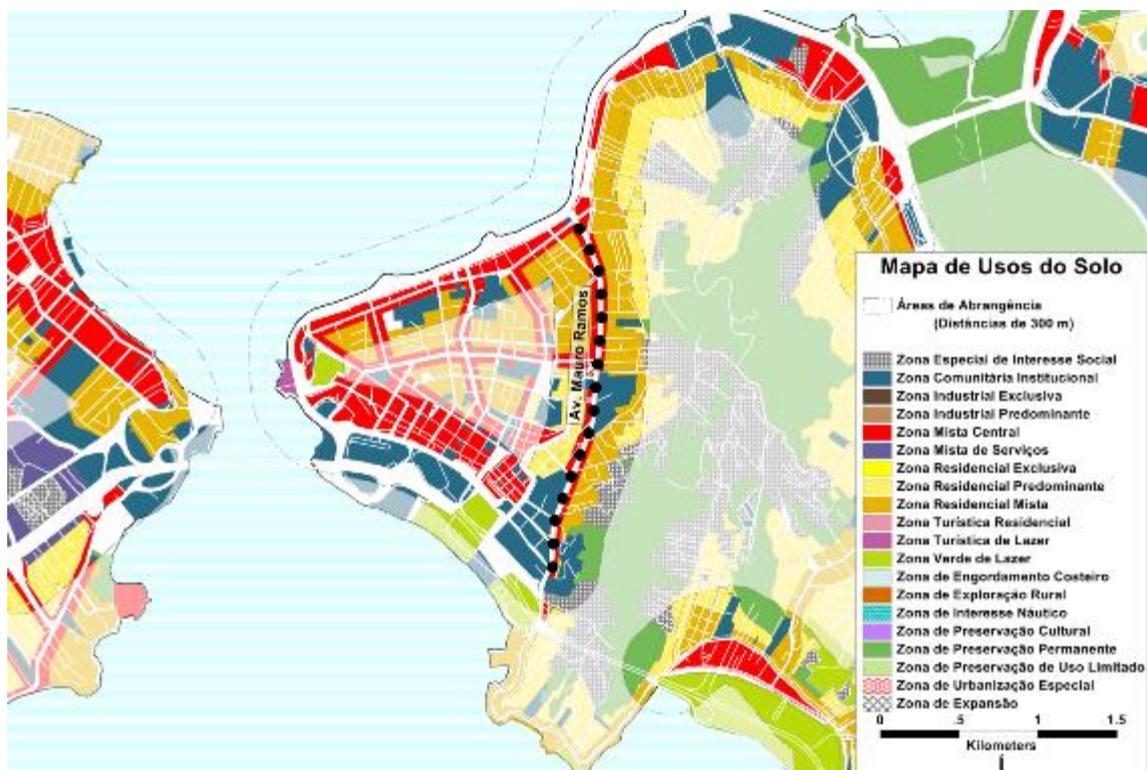


Figura 34: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Av. Mauro Ramos

2.5.3 Rua Frei Caneca / Rua Delminda Silveira

O eixo composto pelas ruas Frei Caneca e Delminda Silveira apresenta via de sentido único, com duas pistas, presença de ciclofaixa estreita em todo o seu percurso e calçadas com variações de largura e estado de conservação. A menor dimensão de muro a muro é de 10 metros. Na maior parte do percurso, há predominância de residências multifamiliares, com alguns serviços e comércios vicinais. Além destes, também estão neste eixo a residência do Governador do Estado e algumas escolas privadas e públicas. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Não há presença de terrenos ociosos e sua ocupação lindeira é bastante consolidada, sendo ambas as ruas pouco suscetíveis a renovações urbanas. É um eixo de importância municipal, por ser uma das ligações entre a região da UFSC-e o centro da cidade, característica comprovada pela grande quantidade de linhas de ônibus que passam por ali. Entretanto, por possuir pouco comércio e usos atraentes de pessoas, há baixa presença de pedestres e ciclistas.



Figura 35: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte das ruas Frei Caneca e Delminda Silveira.

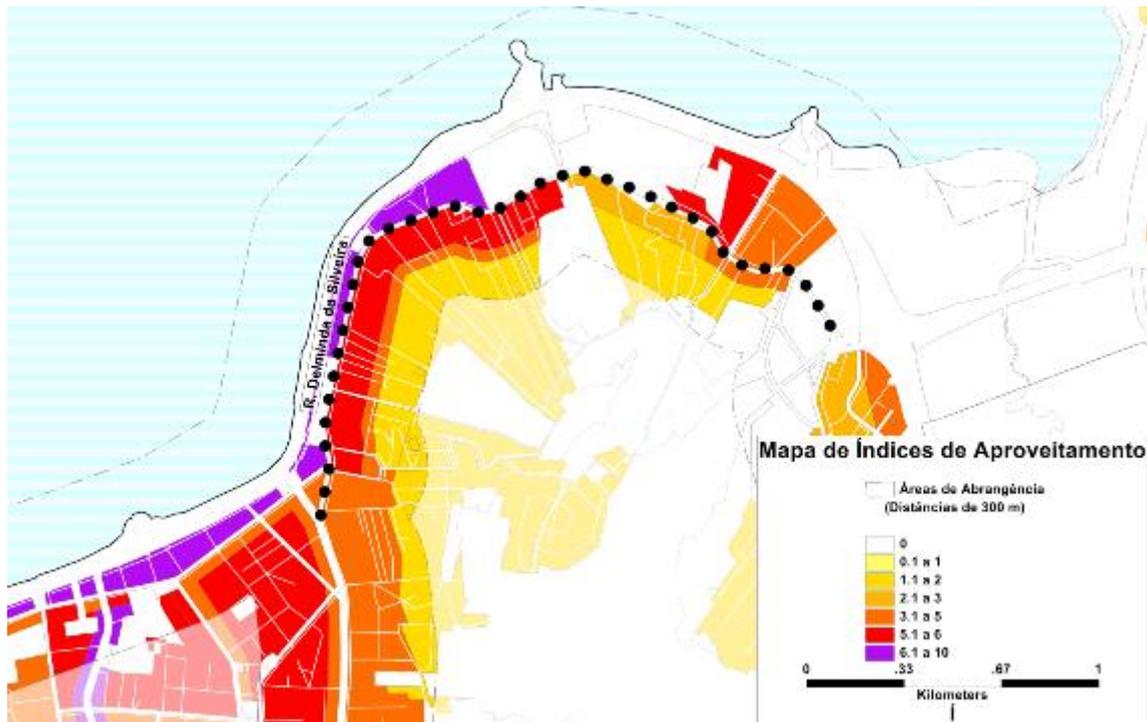


Figura 36: Mapa de Índices de Aproveitamento - ruas Frei Caneca e Delminda Silveira.

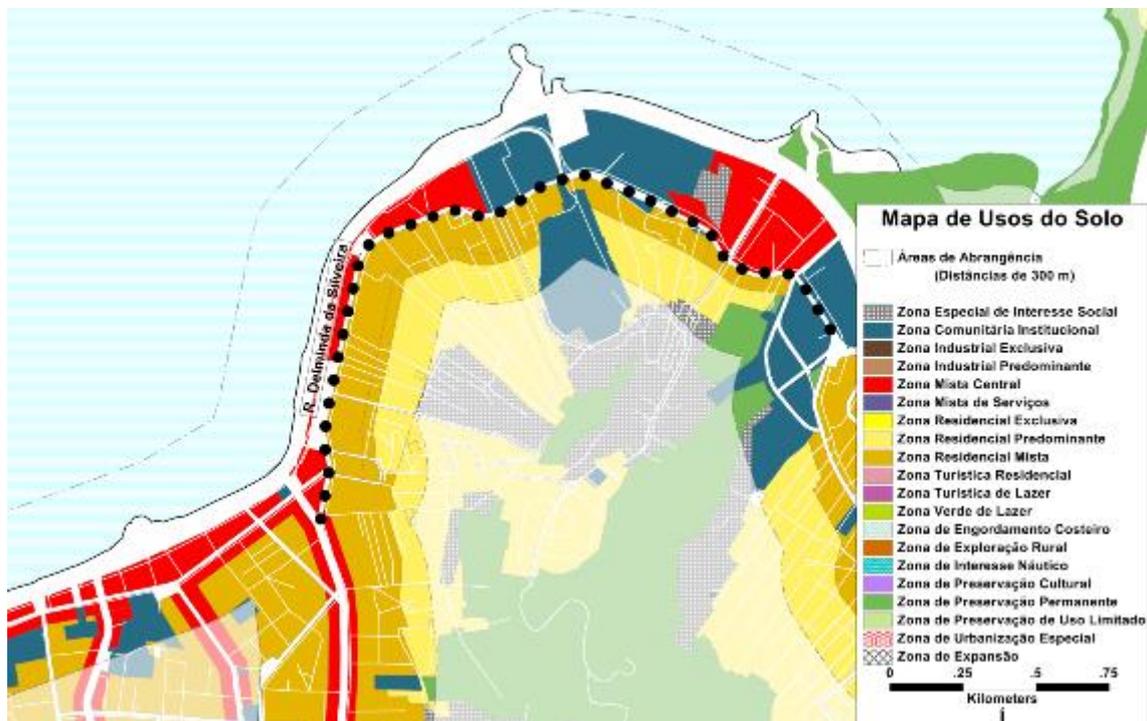


Figura 37: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - ruas Frei Caneca e Delminda Silveira.

2.5.4 Rua Lauro Linhares (Trecho 01)

O trecho da Rua Lauro Linhares entre Av. da Saudade e a Rua José Dutra apresenta algum comércio, serviços, restaurantes, minimercados, além de uma escola pública, alguns edifícios residenciais multifamiliares e a Penitenciária Estadual. Via de duas mãos, conta com uma faixa de rolamento por sentido e calçadas, em geral, estreitas e em mal estado de conservação. A menor dimensão de muro a muro, neste trecho, é de 12m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há uma grande demanda por transporte no eixo, por fazer parte da conexão entre a região da UFSC e o centro da cidade. Há grande potencial para renovação urbana no local, visto ser a maior parte das edificações de baixo gabarito. Além disso, existem projetos de retirada da Penitenciária do local, o que liberaria uma grande área para ocupação urbana.



Figura 38: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – R. Lauro Linhares (Trecho 01)

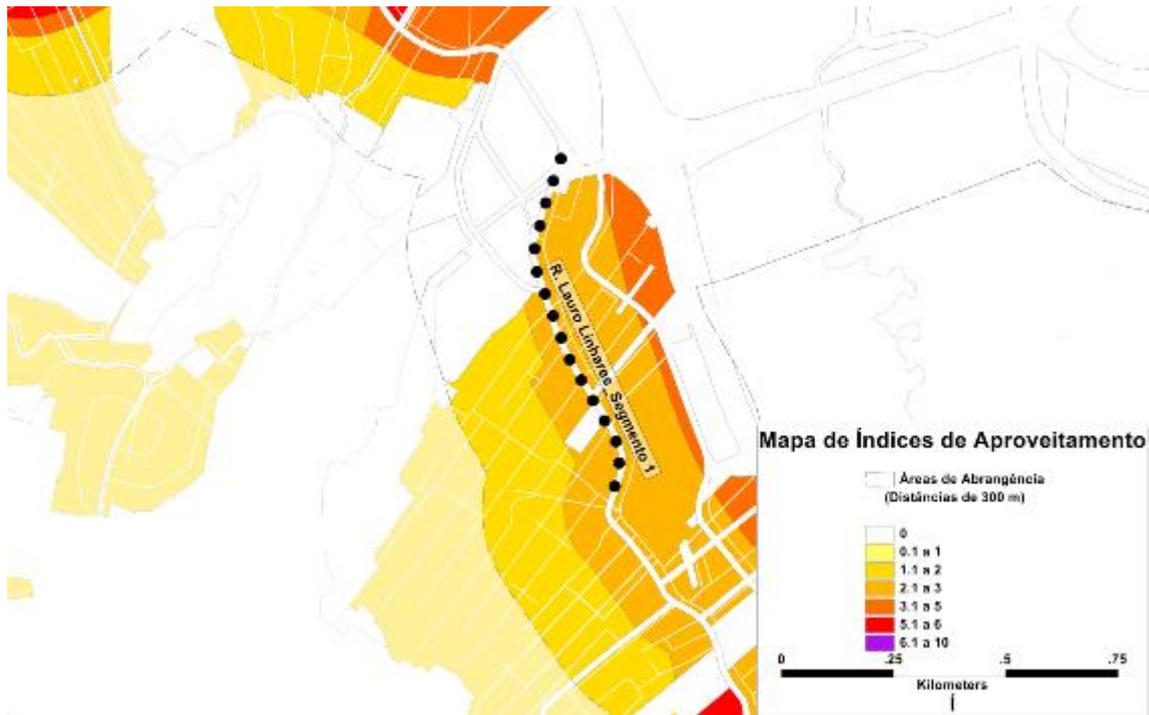


Figura 39: Mapa de Índices de Aproveitamento - R. Lauro Linhares (Trecho 01)

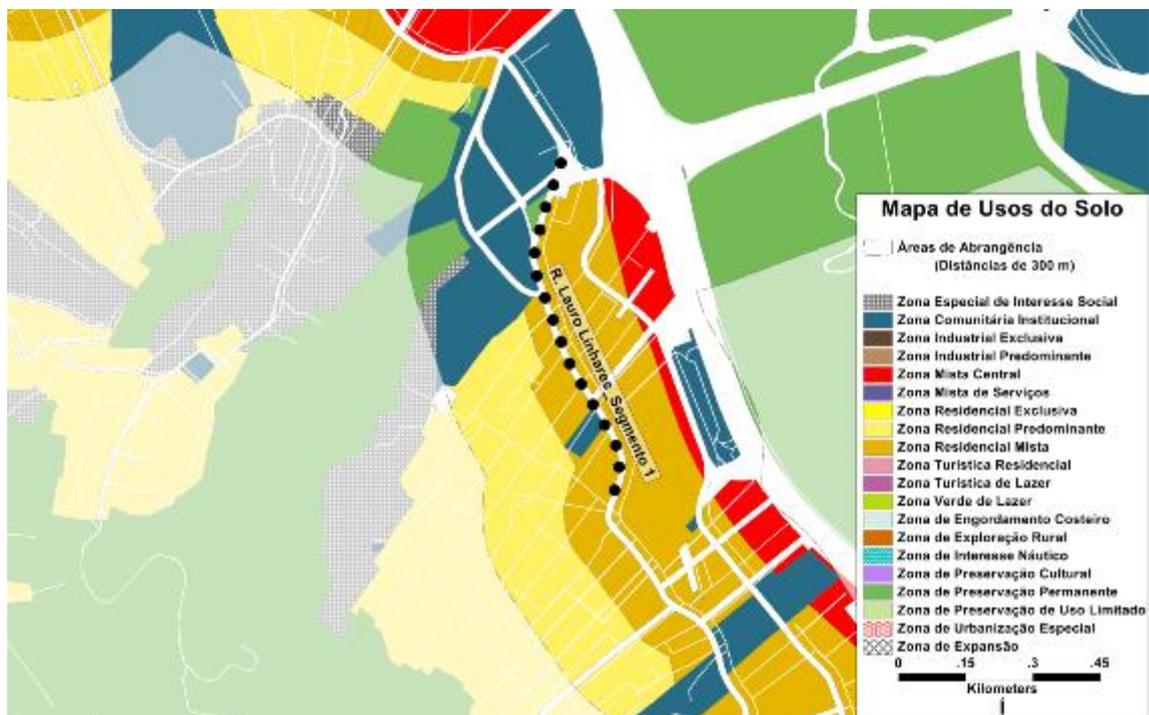


Figura 40: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - R. Lauro Linhares (Trecho 01)

2.5.5 Rua Lauro Linhares (Trecho 02)

O trecho da Rua Lauro Linhares da Rua José Dutra até a rotatória da Trindade apresenta uma grande quantidade de estabelecimentos comerciais, serviços, restaurantes, minimercados, agências bancárias, além de uma escola pública e residências multifamiliares. Via de duas mãos, com uma faixa por sentido, suas calçadas são, em geral, estreitas e estão em mal estado de conservação. Apesar de não haver espaço adequado ao transporte não motorizado, o uso da rua por pedestres e ciclistas é intenso. Uma limitação adicional para o deslocamento não motorizado é a grande quantidade de veículos estacionados sobre o passeio para acesso às lojas. A menor dimensão de muro a muro, neste trecho, é de 12m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há grande demanda por transporte no eixo, tanto por fazer parte da conexão entre a região da UFSC e o centro da cidade, como por ser uma área em que muitos estudantes da UFSC residem. Por ser uma área consolidada, existem poucas possibilidades de renovação urbana no local, salvo em alguns trechos com comércio de baixo gabarito.



Figura 41: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - R. Lauro Linhares (Trecho 02)

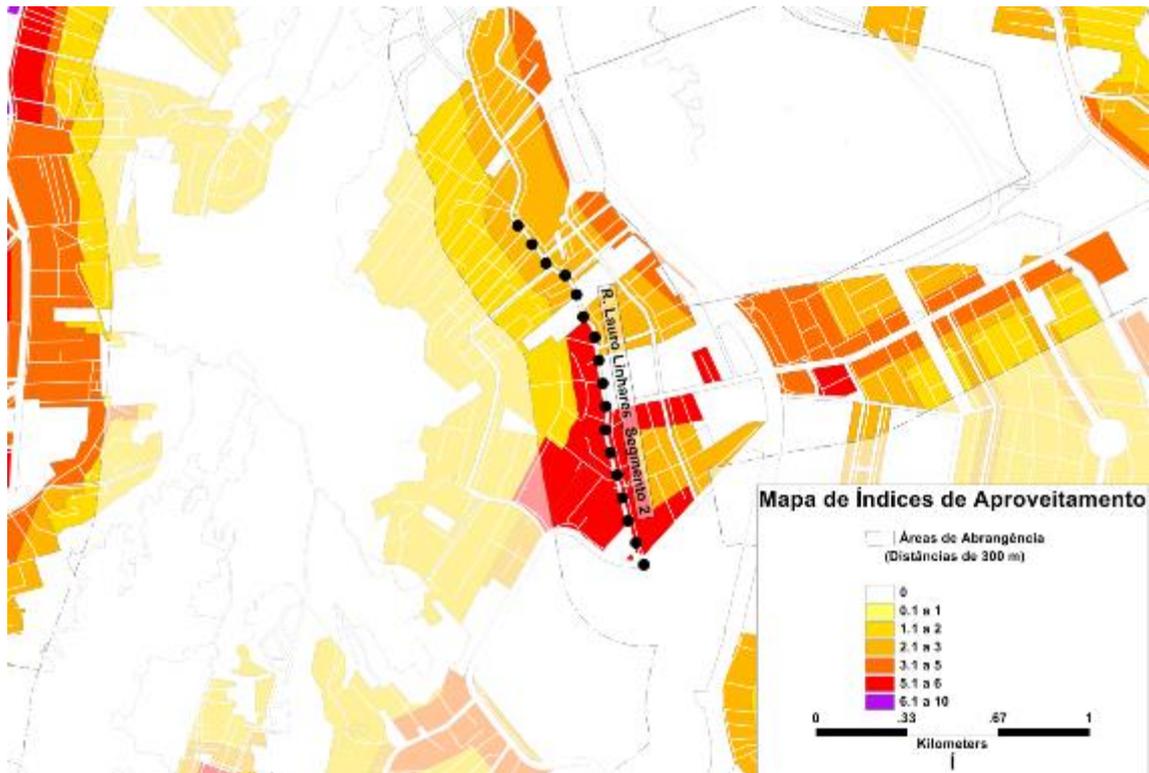


Figura 42: Mapa de Índices de Aproveitamento - R. Lauro Linhares (Trecho 02)

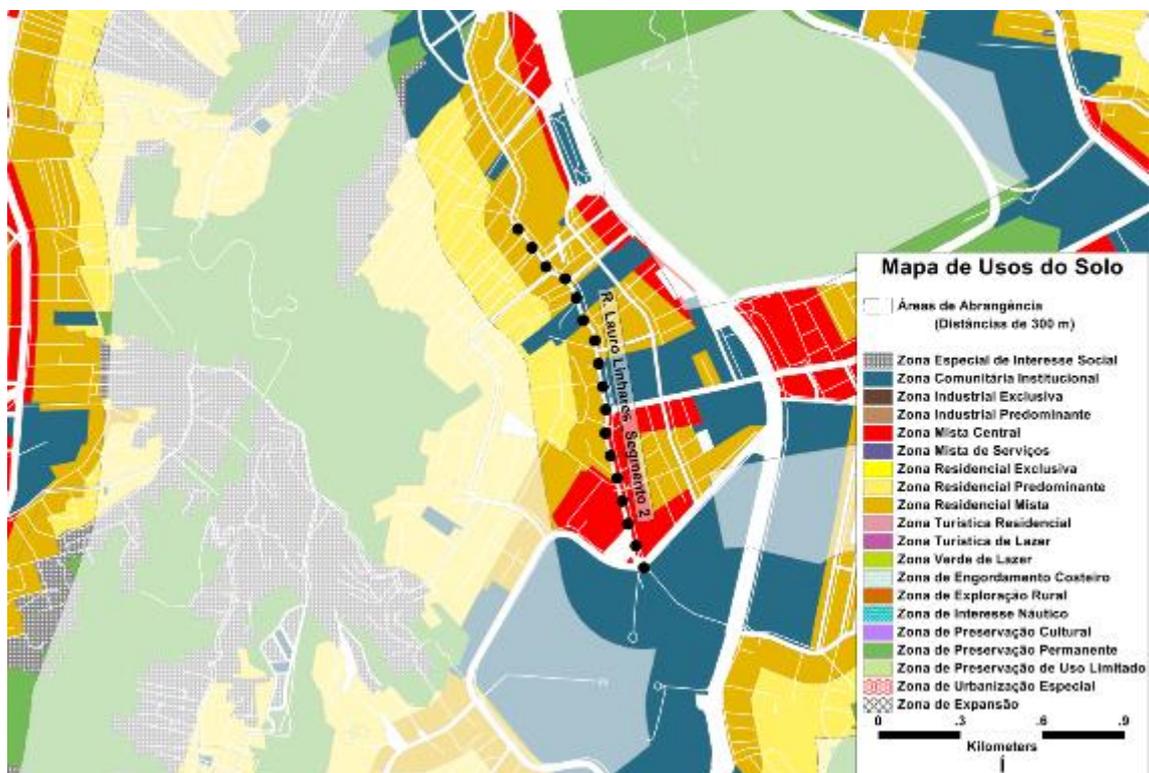


Figura 43: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - R. Lauro Linhares (Trecho 02)

2.5.6 Rua Delfino Conti / Rua João Pio Duarte Silva / Rua Vera Linhares de Andrade

O eixo formado pelas ruas Delfino Conti, João Pio Duarte Silva e Vera Linhares de Andrade conecta a Universidade Federal de Santa Catarina aos bairros do Córrego Grande e Itacorubi. É passagem para quem vai da universidade em direção aos bairros do Leste da Ilha de Santa Catarina, como a Lagoa da Conceição. A via é de mão dupla, com uma faixa de rolamento por sentido, sem presença de ciclofaixa e com calçadas estreitas e em mal estado de conservação. A menor dimensão muro a muro é de 12m. É um eixo bastante movimentado, com duas escolas privadas e uma pública, parque-horto florestal, postos de gasolina, supermercado, comércio e serviços locais e um equilíbrio na quantidade de residências unifamiliares e multifamiliares. Este eixo é bastante indicado para renovação urbana, principalmente no que diz respeito às áreas mais afastadas da UFSC, com diversos terrenos vazios e construções de baixo gabarito. Apresenta grande demanda por transporte devido às funções residenciais, mas também por servir de conexão entre o Leste e o centro da Ilha. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto) Lazer (Local, Bairro) Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar).



Figura 44: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte das ruas Delfino Conti, João Pio Duarte Silva, Vera Linhares de Andrade

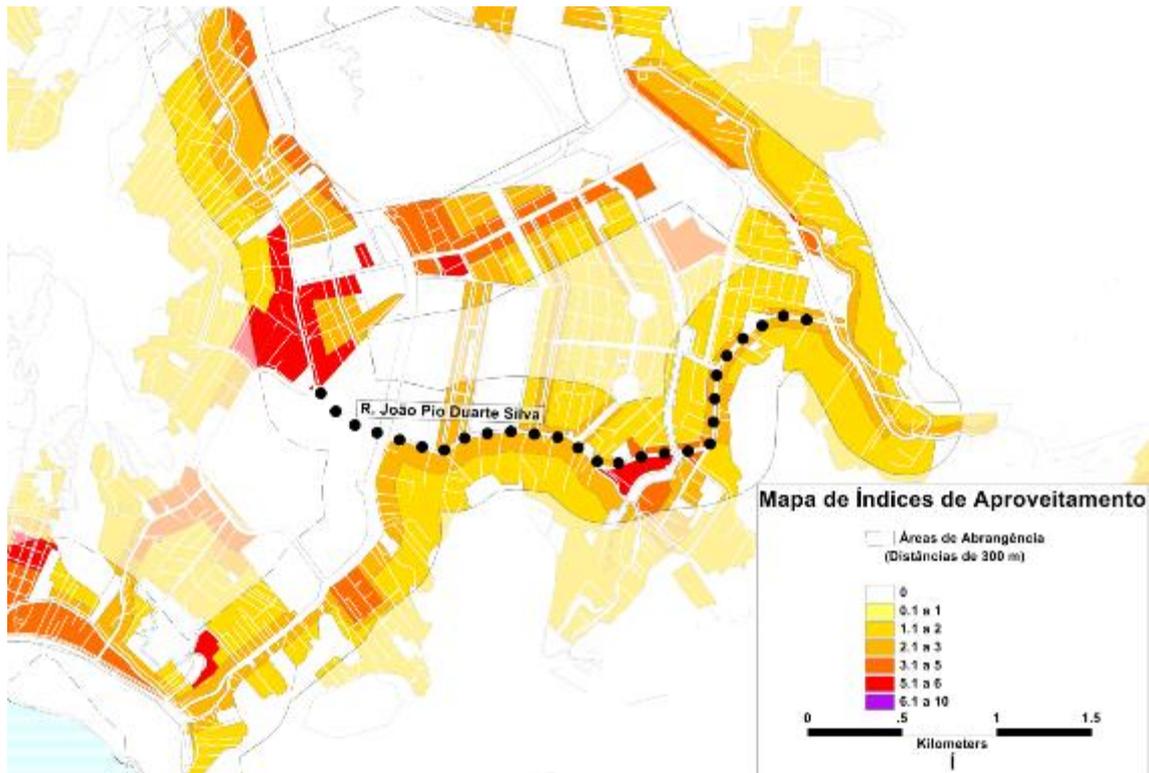


Figura 45: Mapa de Índices de Aproveitamento - eixo Delfino Conti.

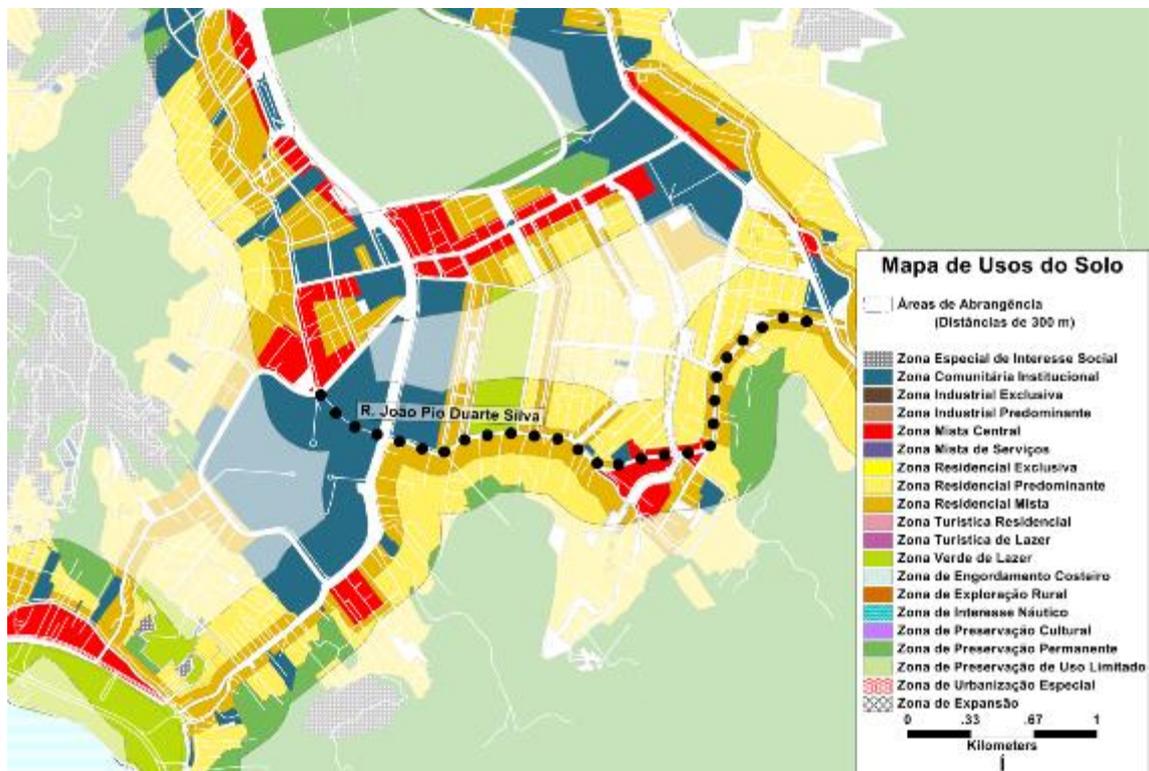


Figura 46: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - eixo Delfino Conti.

2.5.7 Av. Deputado Antônio Edu Vieira

O eixo da Av. Deputado Antônio Edu Vieira representa uma importante conexão entre as porções Norte e Sul de Florianópolis. Por este eixo circula quem vem ou vai ao aeroporto, à Universidade Federal de Santa Catarina e à Eletrosul. A via possui projeto de duplicação proposto pela Prefeitura Municipal de Florianópolis e em discussão com a comunidade residente na área e a UFSC. Atualmente é uma via de duas mãos, com uma faixa de rolamento por sentido, calçadas estreitas e sem área para trânsito de ciclistas. Sua menor dimensão de muro a muro é de 10m. Possui residências unifamiliares e multifamiliares, comércio e serviços de abrangência local, bares, restaurantes, serviços de saúde, postos de gasolina, a sede da Eletrosul e uma escola pública. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Mesmo sem vazios urbanos, a área mostra, em alguns pontos, potencial para renovação urbana devido à ocupação atual, ainda que essa característica esteja sendo modificada pela quantidade de novos edifícios multifamiliares construídos nos últimos anos. Há grande demanda por transporte, devida a sua função de conexão entre o Norte e o Sul da cidade.



Figura 47: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – Av. Dep. Antônio Edu Vieira.

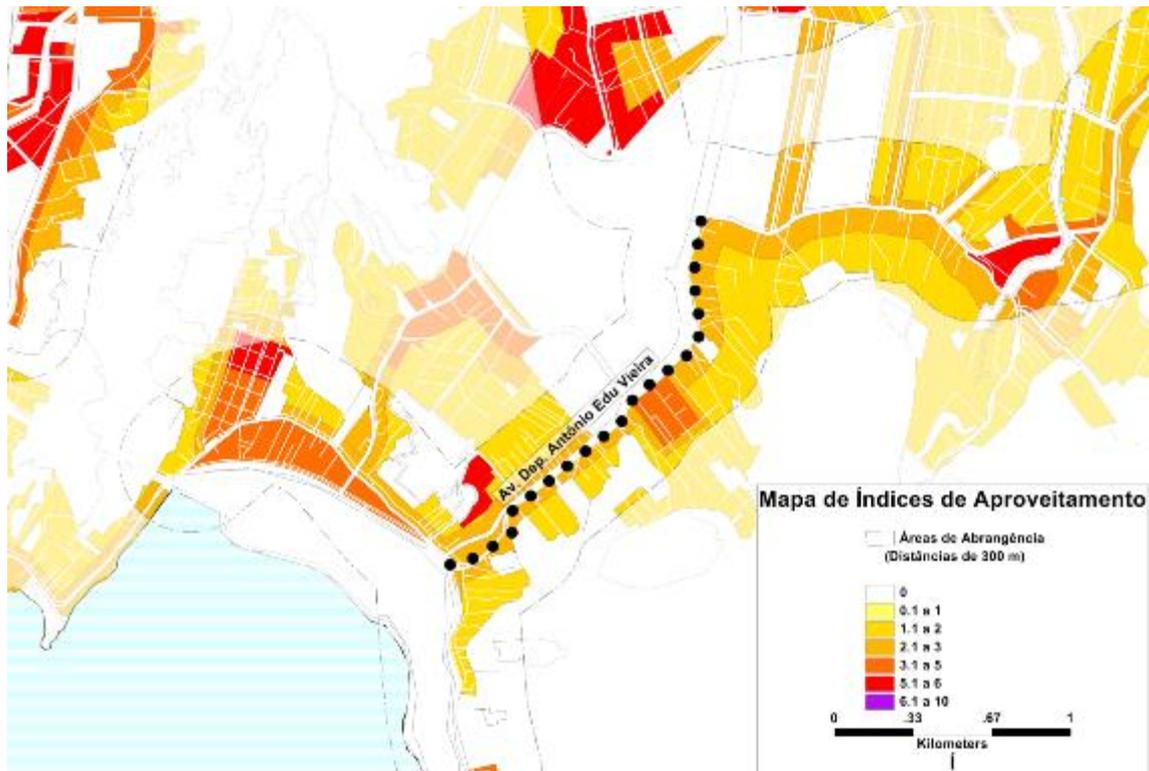


Figura 48: Mapa de Índices de Aproveitamento – Av. Dep. Antônio Edu Vieira.

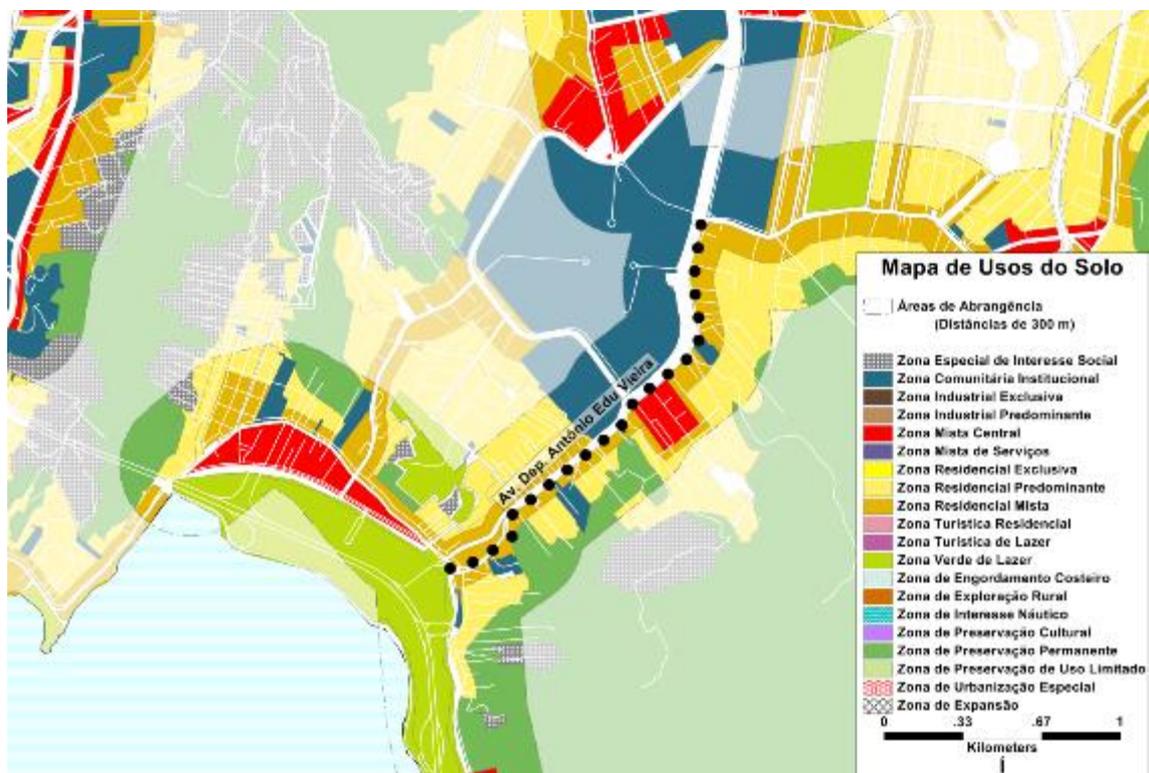


Figura 49: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – Av. Dep. Antônio Edu Vieira.

2.5.8 Avenida Madre Benvenuta

O eixo da Av. Madre Benvenuta conta, em grande parte de sua extensão, com comércio e serviços variados, além da Universidade do Estado de Santa Catarina. Este eixo faz parte da integração dos bairros da Trindade e do Itacorubi, como também da conexão entre as duas universidades públicas da cidade. Há uma grande demanda por transporte na Av. Madre Benvenuta, por possuir instituições de ensino fundamental, médio e superior, clube esportivo, igreja, shopping center, universidade e empresas estabelecidas nas suas imediações. De importância municipal, por conectar bairros e serviços, a via possui mão dupla com duas faixas de rolamento por sentido e largura mínima de muro a muro de 20m. Apesar de seus passeios serem largos, grande parte deles é usada como estacionamento em frente às lojas de comércio, estando em más condições de conservação, sem pavimentação homogênea e fora das normas de acessibilidade, não possuindo, também, local para o trânsito dedicado a ciclistas. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Por ser uma área pouco consolidada, com edificações de baixo gabarito em grande parte de sua extensão, há potencial para renovação urbana.



Figura 50: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte da Av. Madre Benvenuta

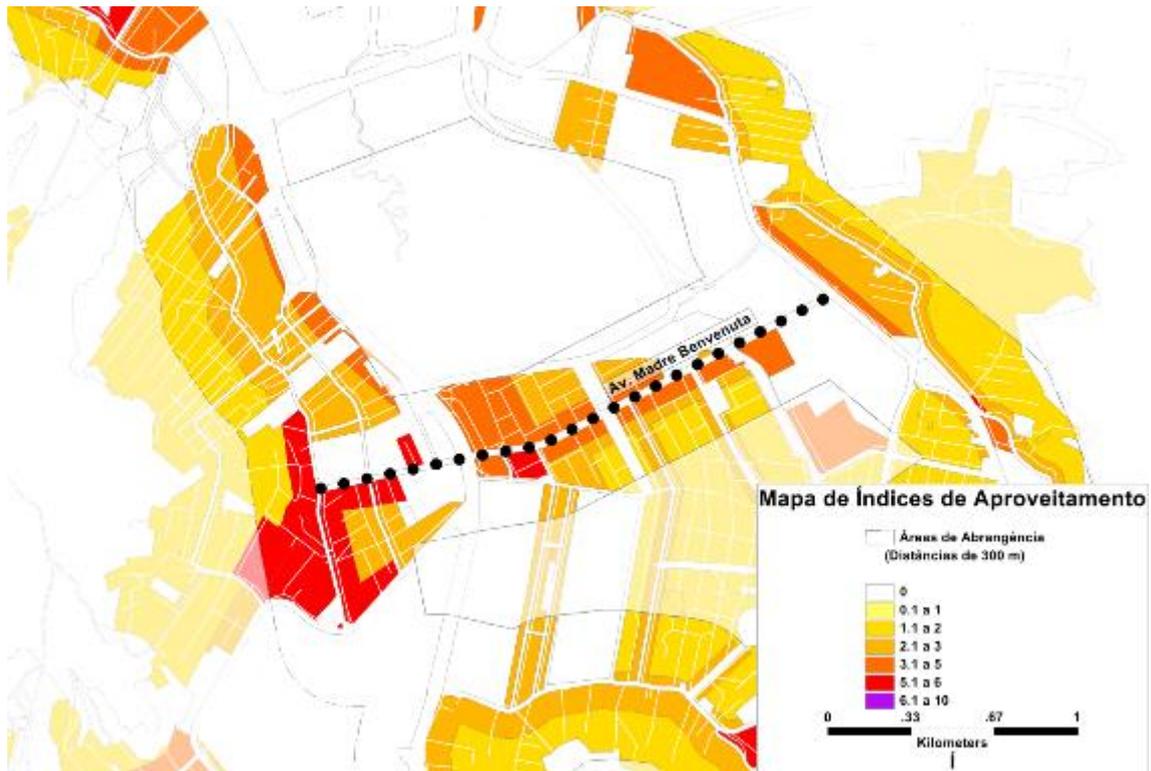


Figura 51: Mapa de Índices de Aproveitamento - Av. Madre Benvenuta

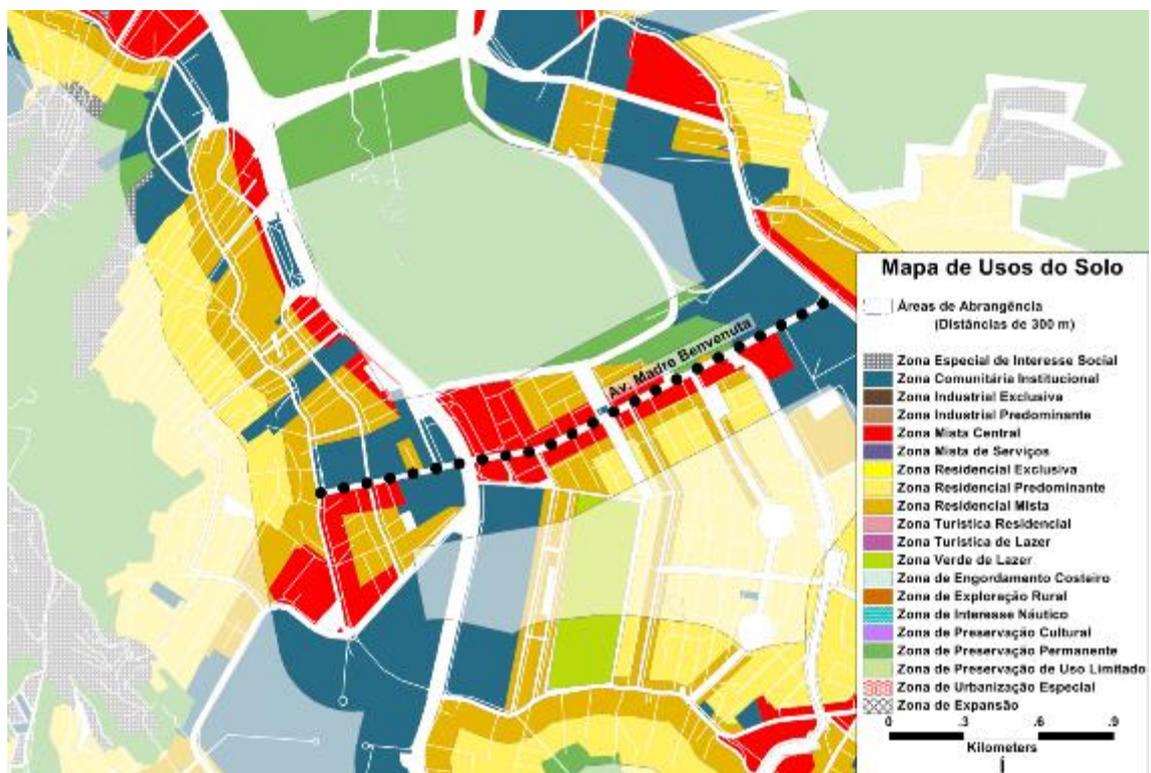


Figura 52: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Av. Madre Benvenuta

2.5.9 Rodovia Admar Gonzaga

Por ser parte da conexão entre o Leste, o Norte e a área central da Ilha de Santa Catarina, o eixo da rodovia Admar Gonzaga possui grande importância municipal. Conta com prédios residenciais e comerciais, postos de gasolina, concessionárias de veículos, o centro de tratamento de câncer CEPON, comércio, serviços, residências uni e multifamiliares, e os centros de graduação da UFSC CCA e UDESC. Formado por uma via de mão dupla com uma faixa por sentido e largura mínima de muro a muro 12m, conta com passeios em mal estado de conservação e ciclovia em pequena parte do trecho. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Sua ocupação lindeira é consolidada em alguns trechos, e a grande quantidade de terrenos com uso público tornam o eixo pouco indicado para renovação urbana. A demanda por transportes é grande, por dispor de hospital, universidades, serviços públicos e ocupação residencial.



Figura 53: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – Rod. Admar Gonzaga.

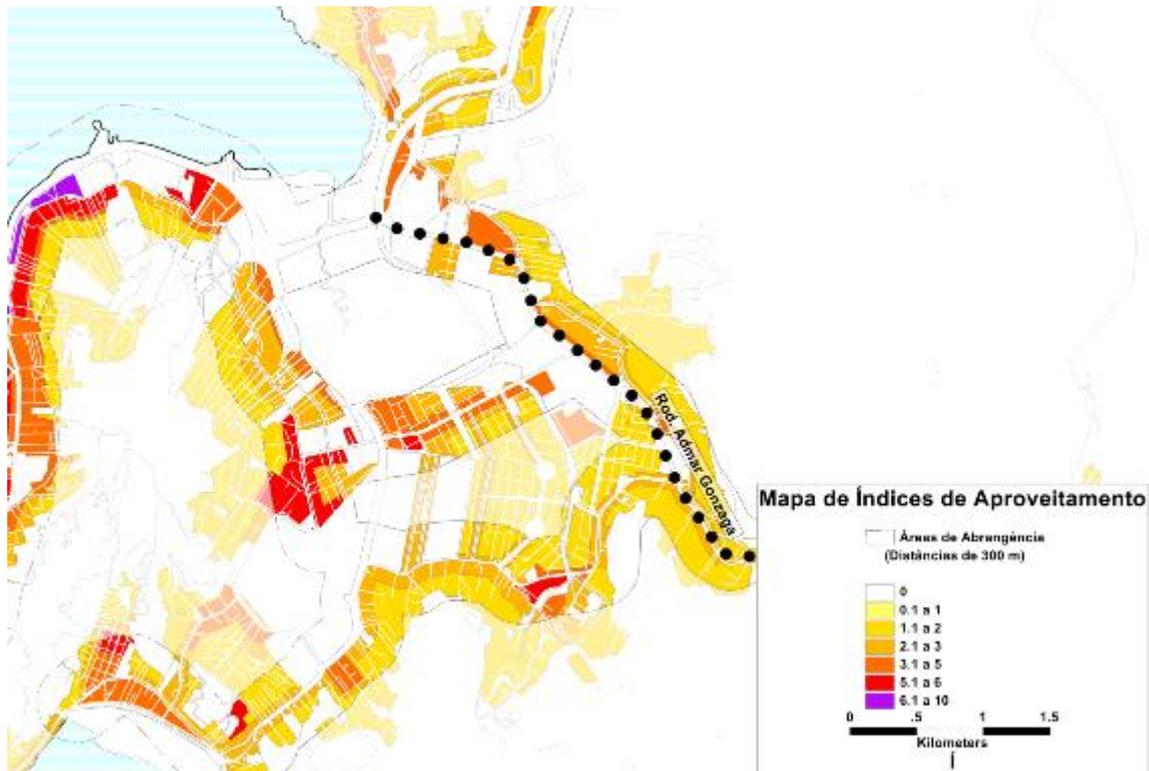


Figura 54: Mapa de Índices de Aproveitamento - Rod. Admar Gonzaga.

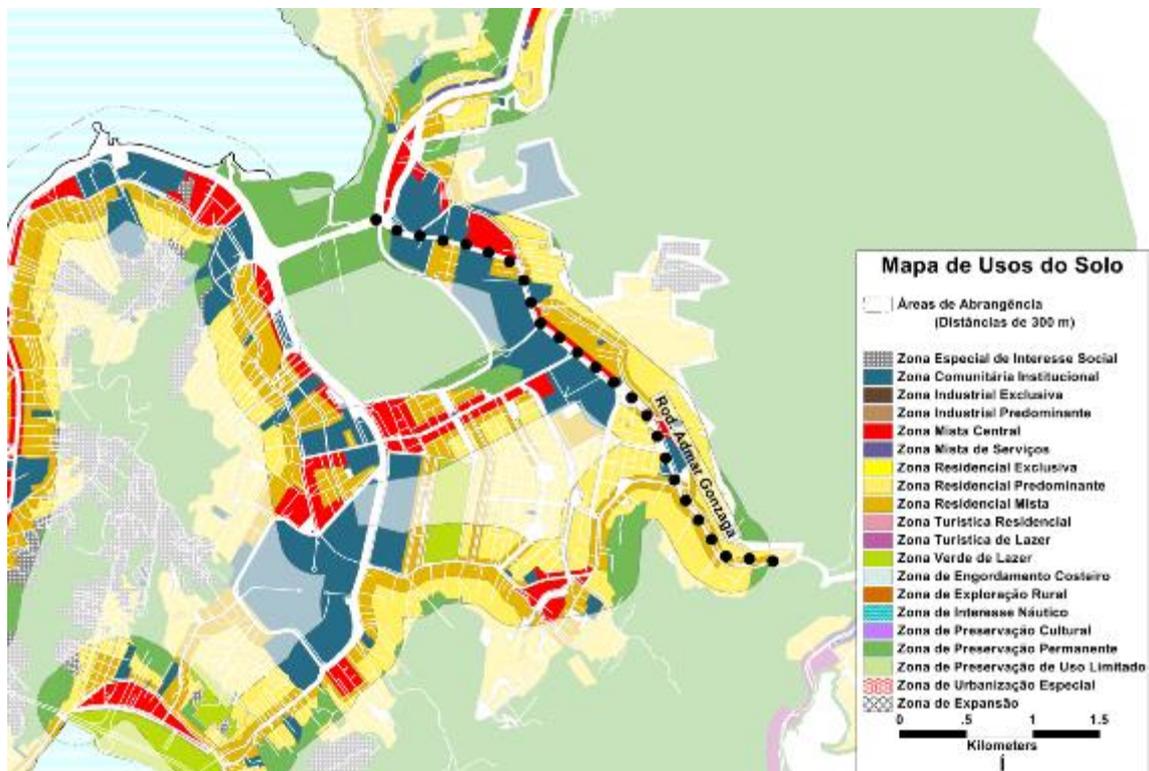


Figura 55: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Rod. Admar Gonzaga.

2.5.10 SC-401 (Trecho 01)

O trecho da SC-401, via de acesso às praias do Norte da Ilha, entre a Avenida Beira-mar Norte e entrada do Saco Grande destaca-se pelo hospital particular SOS Córdio, pelo centro tecnológico Tecnópolis e pelo comércio. É uma via de mão dupla, com duas faixas de rolamento por sentido e marginal em apenas algumas partes do trecho, o que faz com que a entrada e saída de veículos dos lotes lindeiros seja diretamente na rodovia. Há calçadas somente em alguns pontos, sem área destinada ao trânsito de ciclistas. A largura mínima de muro a muro é de 30m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há grande demanda por transporte para atender os bairros do Saco Grande e João Paulo, empresas no seu entorno e, também, o tráfego de passagem. Não apresenta grande potencial para renovação urbana, por ter poucos terrenos vazios e muitas áreas de preservação, tornando boa parte da região não ocupável. A importância para a região metropolitana é grande, e a região é alvo de muitos investimentos.

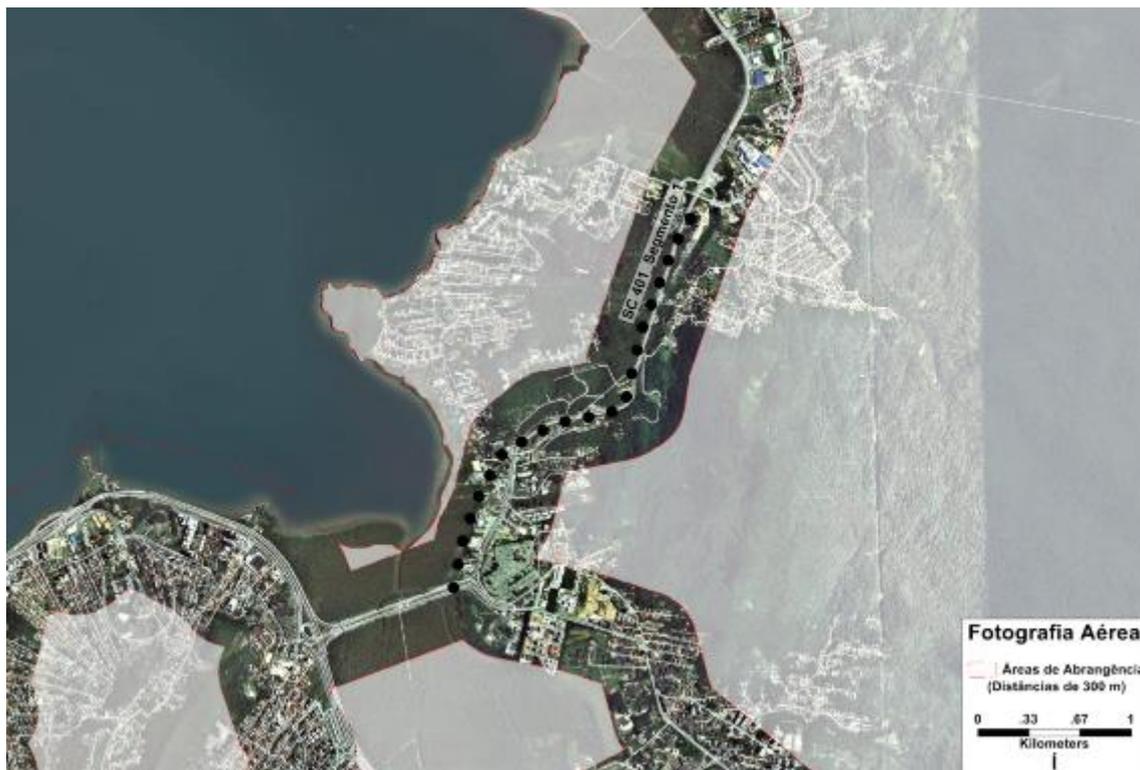


Figura 56: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – SC-401 (Trecho 01)

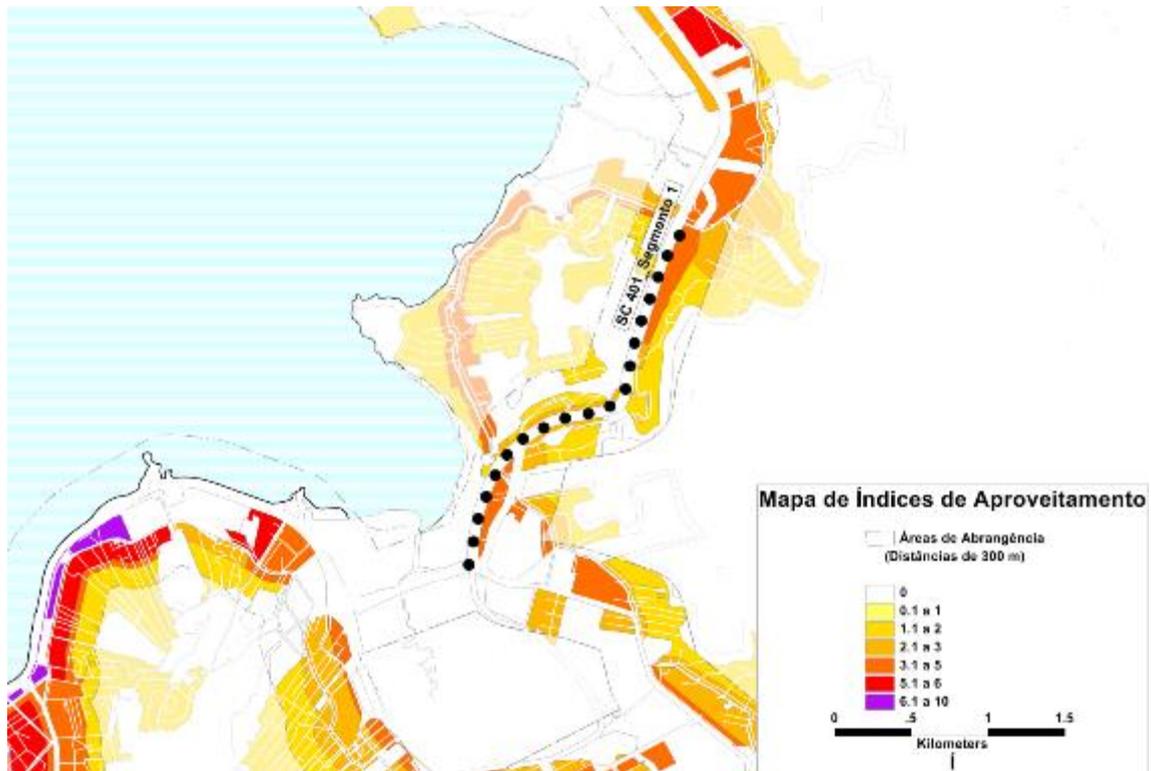


Figura 57: Mapa de Índices de Aproveitamento – SC-401 (Trecho 01)

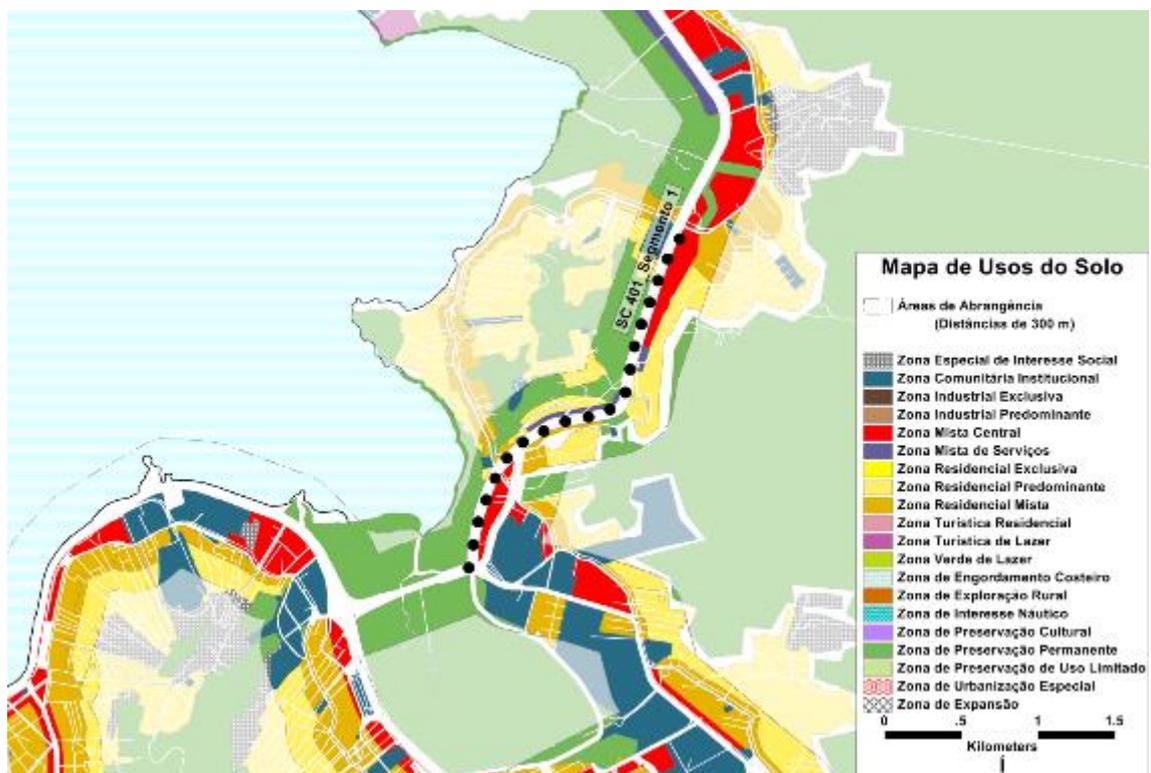


Figura 58: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – SC-401 (Trecho 01)

2.5.11 SC-401 (Trecho 02)

O segundo trecho analisado do eixo formado pela Rodovia SC-401 começa na entrada do bairro do Saco Grande e termina na entrada do bairro Santo Antônio de Lisboa. Por ser uma via de acesso ao Norte da Ilha de Santa Catarina, apresenta um intenso tráfego de passagem, porém, por possuir centros comerciais e empresariais, instituições de ensino superior e a sede administrativa do Governo do Estado, recebe intenso fluxo de veículos com destino à sua ocupação lindeira. É uma via de mão dupla com duas faixas de rolamento por sentido e via marginal em apenas algumas partes do trecho. Sua menor largura de muro a muro é de 30 m, com trechos que chegam a 40 ou 50 m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Apesar deste eixo apresentar potencial para renovação urbana, está recebendo grande número de construções, modificando e consolidando sua ocupação lindeira rapidamente.

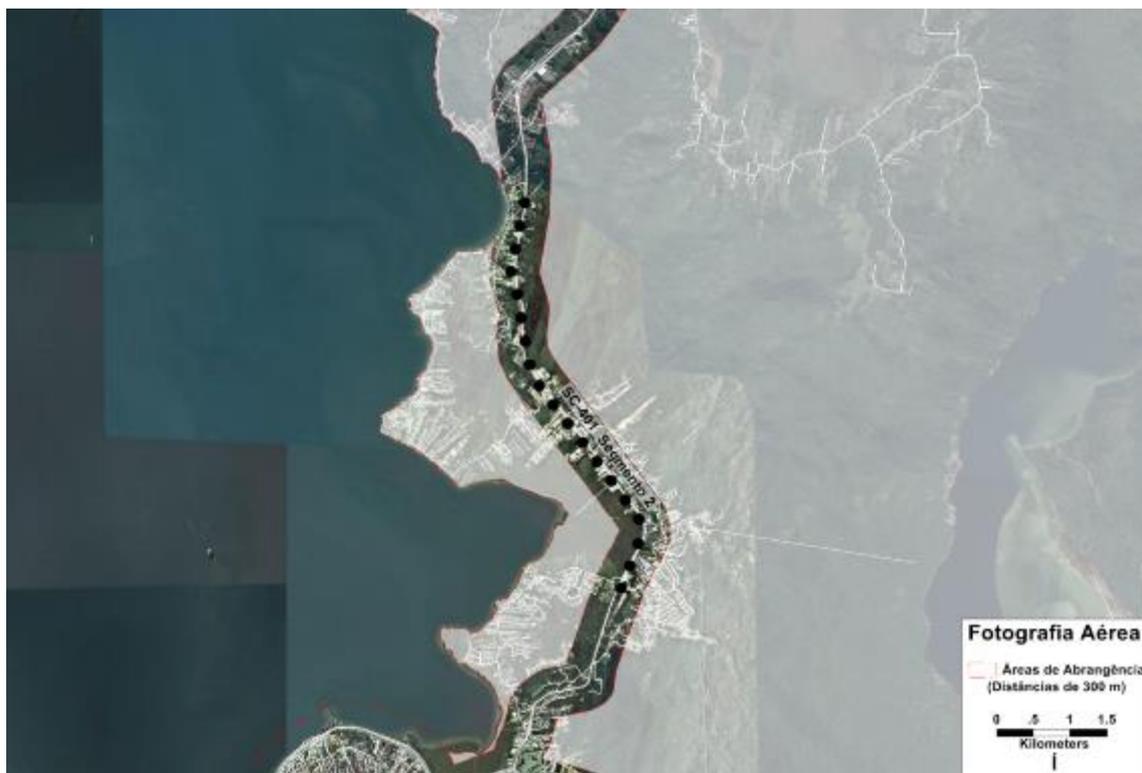


Figura 59: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – SC-401 (Trecho 02)

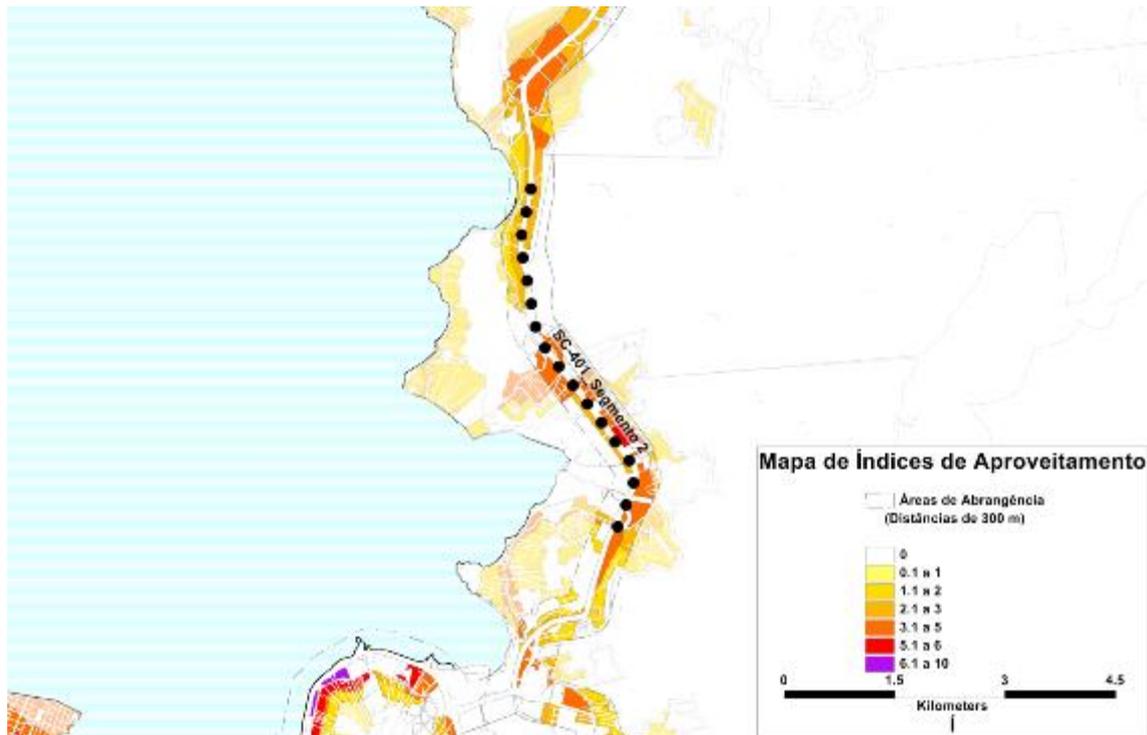


Figura 60: Mapa de Índices de Aproveitamento – SC-401 (Trecho 02).

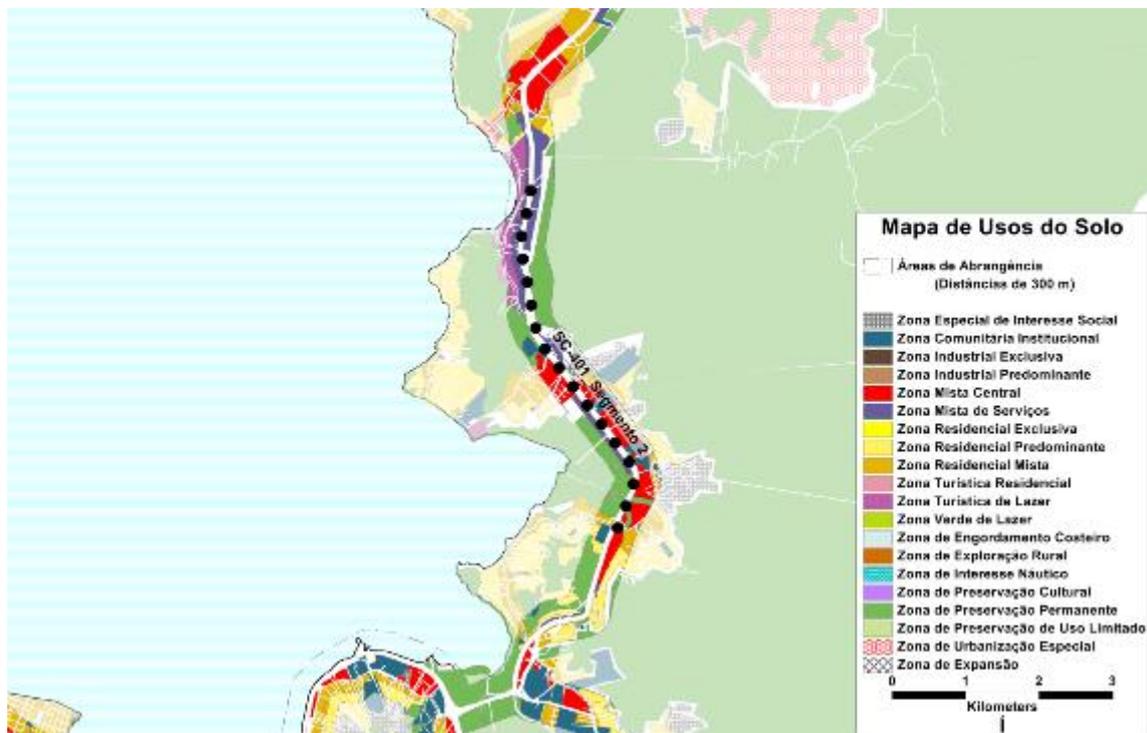


Figura 61: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – SC-401 (Trecho 02).

2.5.12 SC-401 (Trecho 03)

O terceiro trecho do eixo da Rodovia SC-401, entre a entrada de Santo Antônio e a entrada de Ratoles, apresenta grande área de preservação permanente em boa parte de sua extensão, além de ocupação lindeira composta, principalmente, por pequeno comércio com acesso ao lote diretamente na rodovia. Com largura mínima de 38m entre testadas, é uma via de mão dupla com duas faixas de rolamento por sentido, com acostamento e ciclofaixa. Com pouca possibilidade de renovações urbanas pela presença da APP, conta, entretanto, com grande área classificada como Zona de Urbanização Especial. Acolhe tráfego predominantemente de passagem e possui grande importância para a região metropolitana por conectar a área central ao Norte de Florianópolis. Os usos permitidos, segundo o Plano Diretor de Florianópolis, são Comercial (Local, Municipal), Serviços (Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Ainda é um trecho pouco ocupado, sendo suscetível a novas ocupações urbanas nas zonas de urbanização especial.

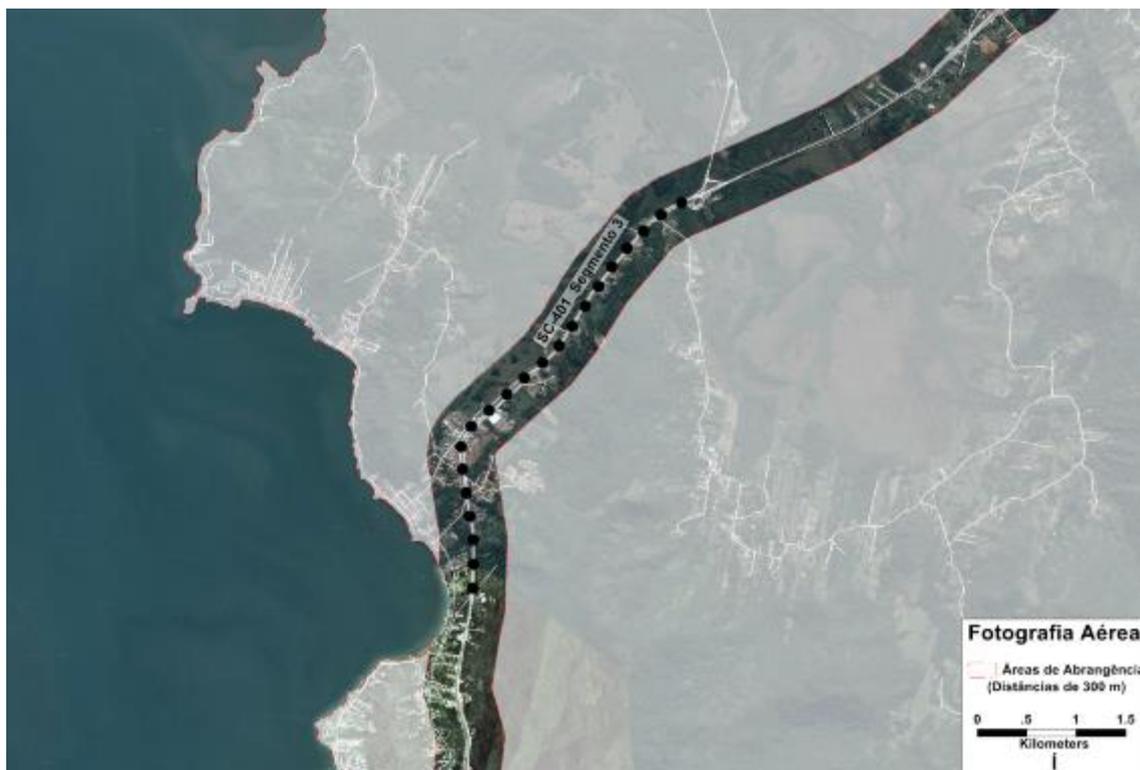


Figura 62: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte– SC-401 (Trecho 03).

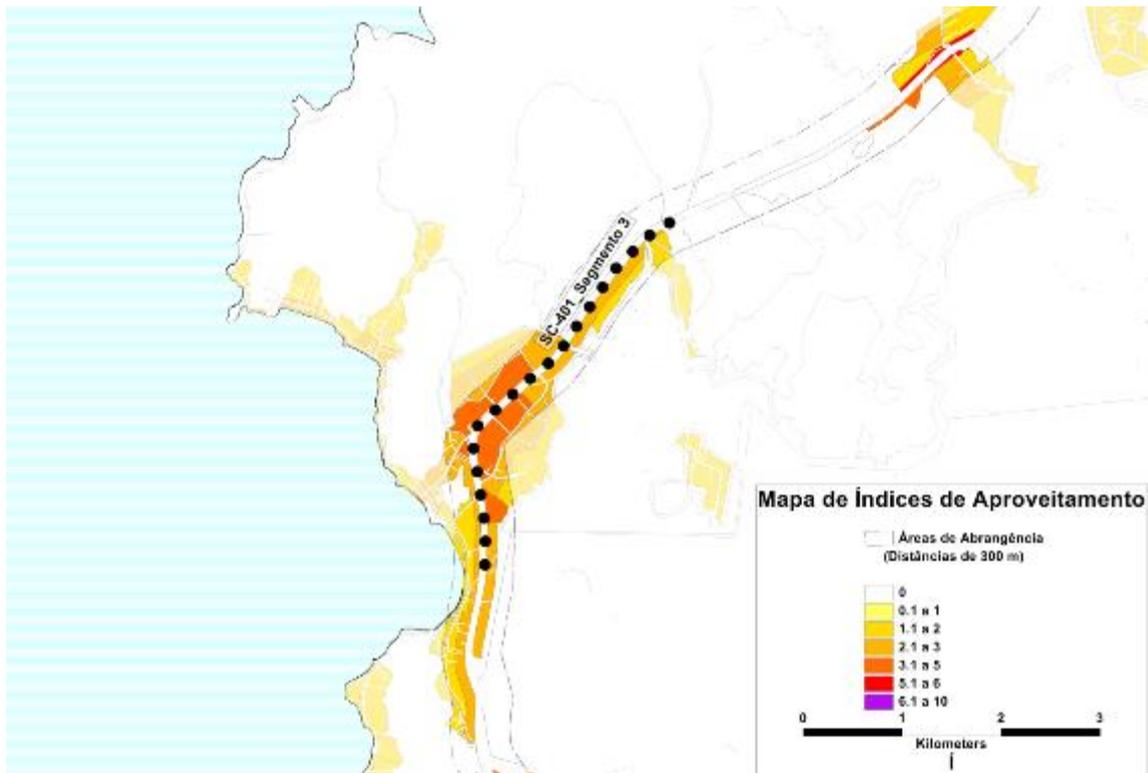


Figura 63: Mapa de Índices de Aproveitamento - SC-401 (Trecho 03).

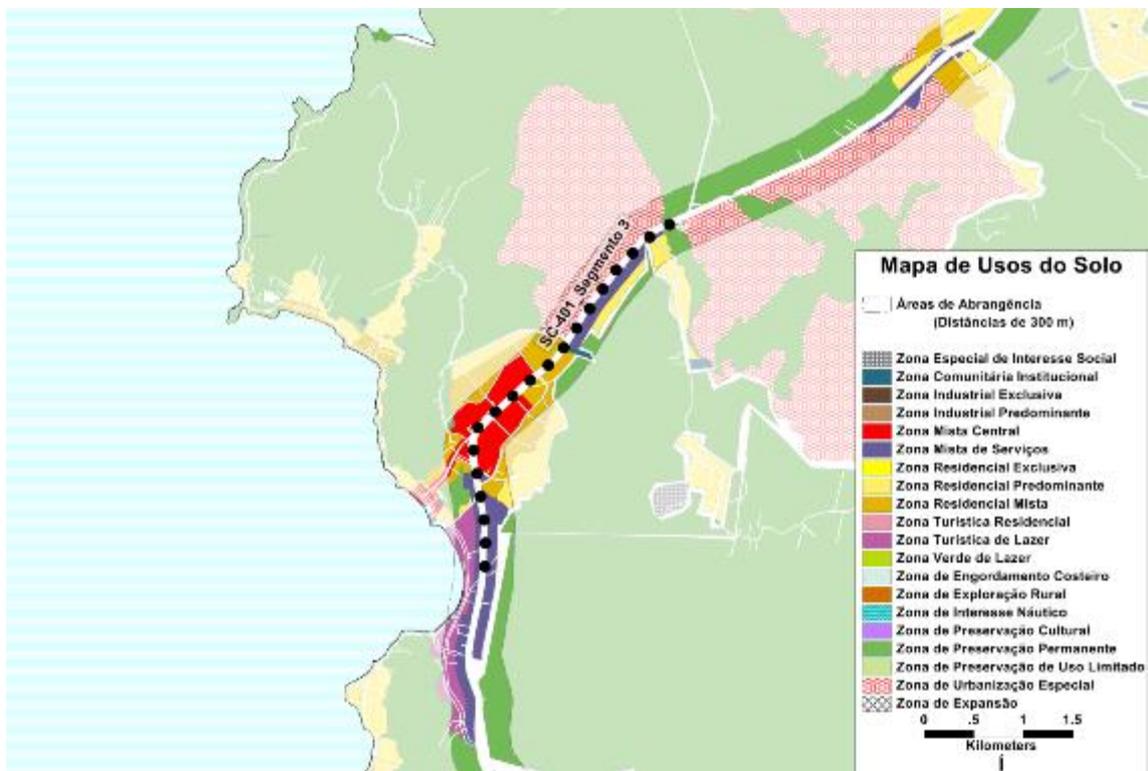


Figura 64: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - SC-401 (Trecho 03).

2.5.13 SC-401 (Trecho 04)

O último trecho que compõe o eixo da Rodovia SC-401 se inicia na entrada do bairro Ratoões e termina no trevo de acesso à Rodovia SC-403. É uma via de acesso aos bairros do Norte de Florianópolis, com baixa ocupação e muitos terrenos ociosos, mas também com área de preservação permanente no seu entorno imediato. Assim como o restante do eixo, é uma importante conexão metropolitana, com fluxo intenso de passagem, caracterizado por ser uma via de mão dupla com duas faixas de rolamento por sentido, contando com acostamento e ciclofaixa. Sua largura mínima é de 38m entre testadas. Os usos permitidos do solo, segundo o Plano Diretor de Florianópolis, são Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Pelo grande número de terrenos ociosos e ocupação esparsa em sua extensão, o trecho favorece novas ocupações urbanas nas zonas de urbanização especial.



Figura 65: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - SC-401 (Trecho 04).

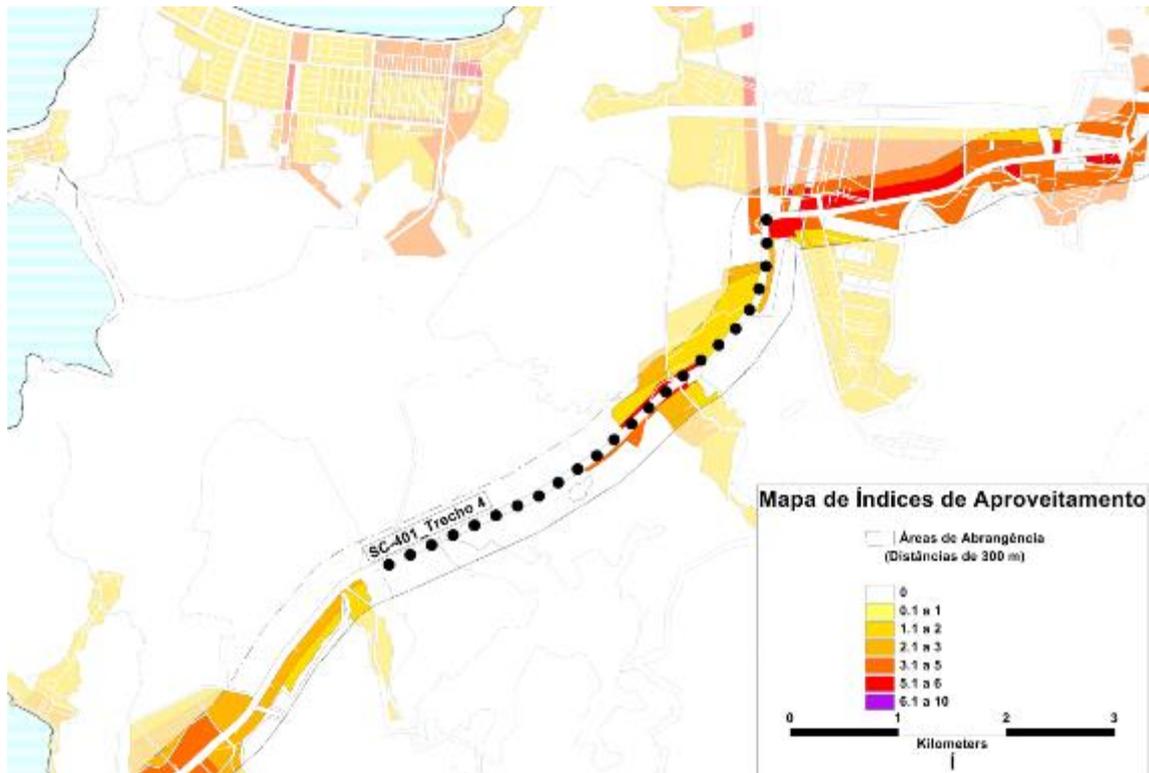


Figura 66: Mapa de Índices de Aproveitamento - SC-401 (Trecho 04).

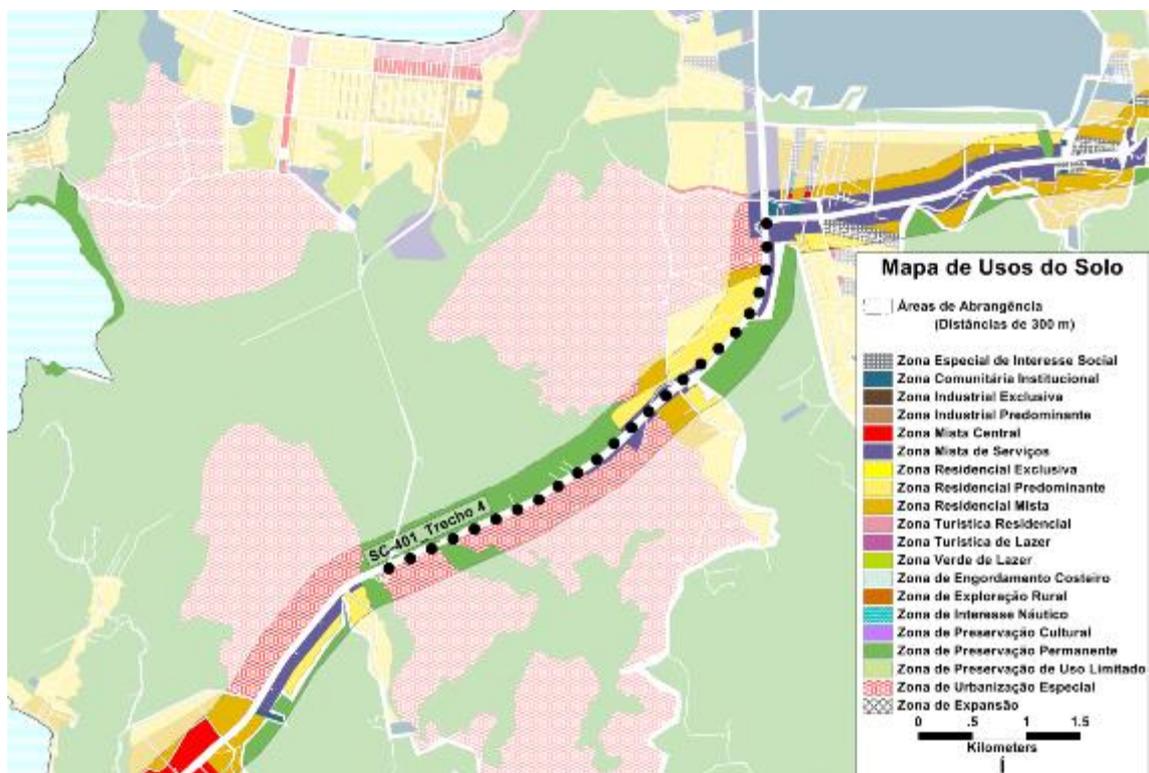


Figura 67: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - SC-401 (Trecho 04).

2.5.14 SC-403

O eixo composto pela Rodovia Estadual SC-403 possui uma ocupação lindeira bastante intensa considerando as características da via. O eixo dá acesso ao bairro dos Ingleses, com sentido duplo e uma faixa por sentido, divididas por tachões que indicam a ultrapassagem proibida. A distância entre testadas é de 24m. A rodovia encontra-se em processo de duplicação, aumentando a barreira já existente no bairro Vargem Grande, cortado por ela. Não existem nem passeios nem ciclovias em sua extensão, porém há pontos de ônibus, escola, serviços e comércio nas cercanias imediatas. É um eixo de importância municipal por fazer parte da ligação do bairro dos Ingleses com o Centro e por atravessar o bairro Vargem Grande, com demanda por transporte público. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto). Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há possibilidade de renovação urbana por não ser uma área consolidada, mas constituída por edificações residenciais de dois pavimentos e estabelecimentos comerciais em galpões, além de terrenos ociosos.



Figura 68: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – SC-403

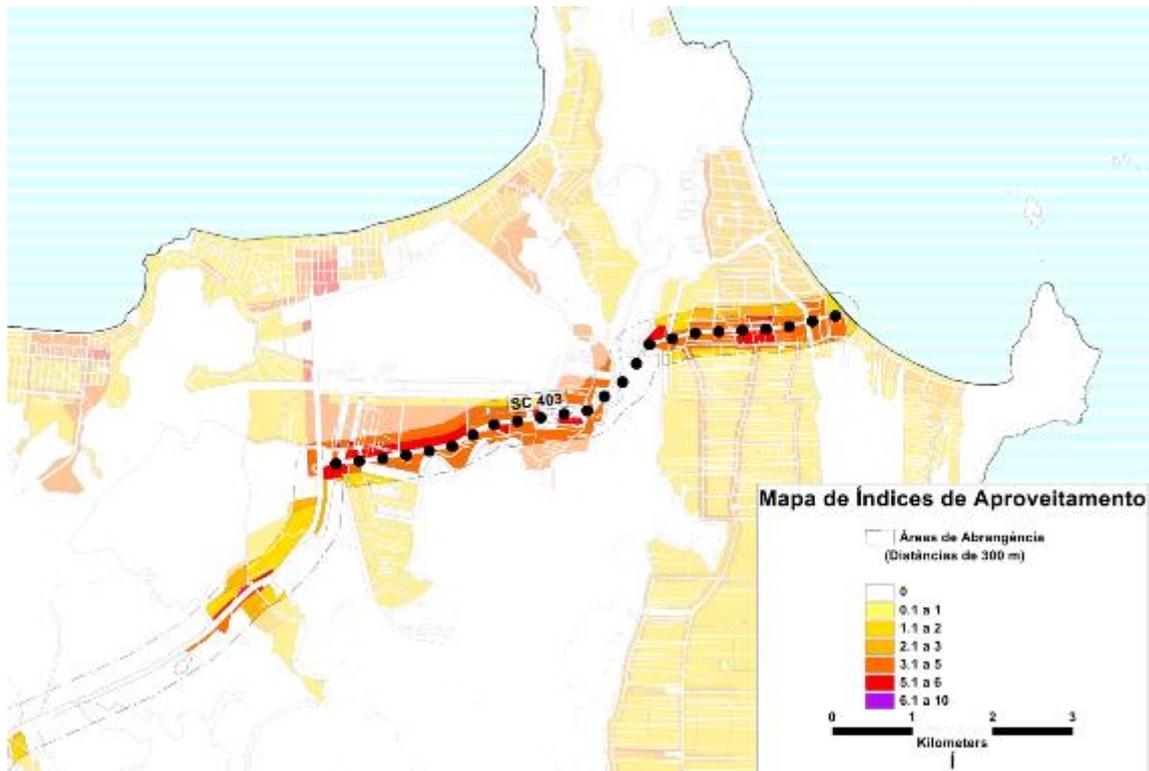


Figura 69: Mapa de Índices de Aproveitamento – SC-403

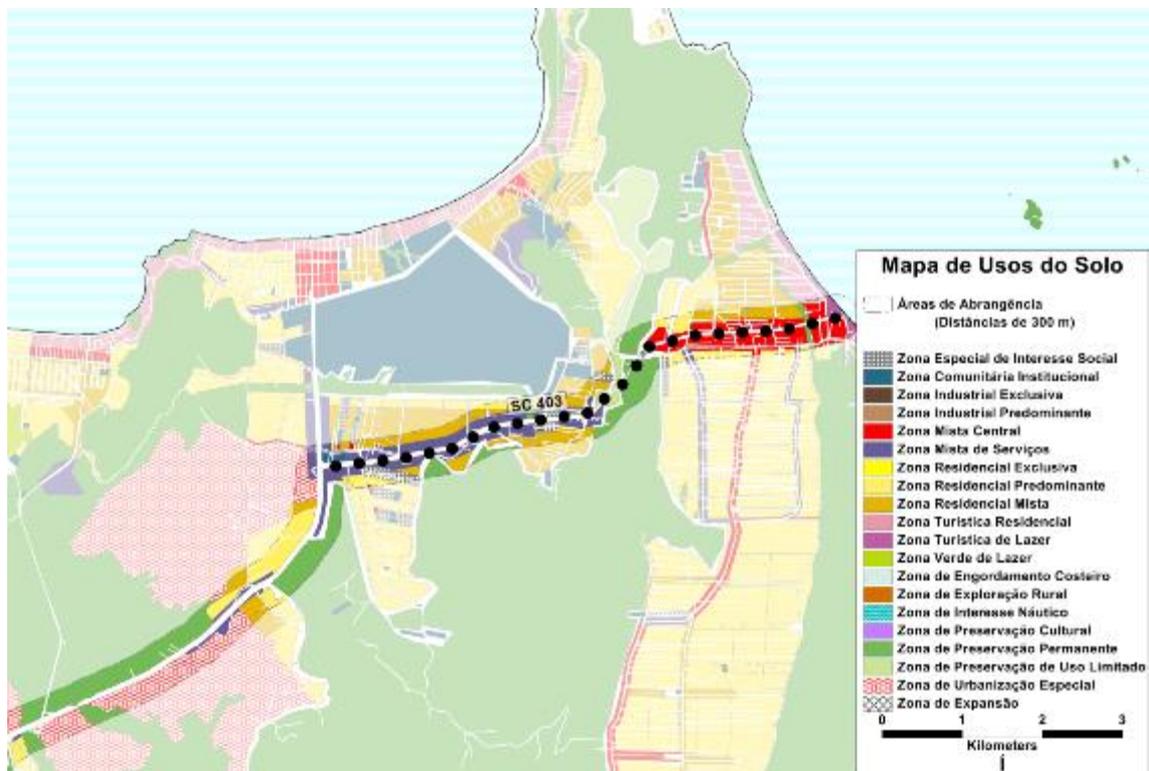


Figura 70: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – SC-403

2.5.15 Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga – SC-406 (Trecho 01)

Este trecho do eixo, localizado no bairro da Lagoa da Conceição, possui via de sentido duplo, com uma faixa por sentido, calçadas, presentes em apenas algumas partes de sua extensão, e ciclovia. A entrada dos lotes é conectada diretamente à rodovia que conta com pontos de ônibus em suas margens. A utilização lindeira é composta por pousadas, residências unifamiliares e pela própria lagoa que dá nome ao bairro. Os usos permitidos, segundo o Plano Diretor de Florianópolis, são Comercial (Local), Serviços (Moderado), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo), Lazer (Local) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Onde a rodovia está localizada na borda d'água, há pouca possibilidade de ampliação de sua largura, sendo de 7m a menor distância encontrada da caixa viária. Este eixo apresenta importância local, por conectar os bairros do Sul da Ilha de Florianópolis aos bairros localizados na porção Leste. Há média demanda por transporte, se tratando de área de baixa densidade, ainda que tenha função de conexão intraurbana.

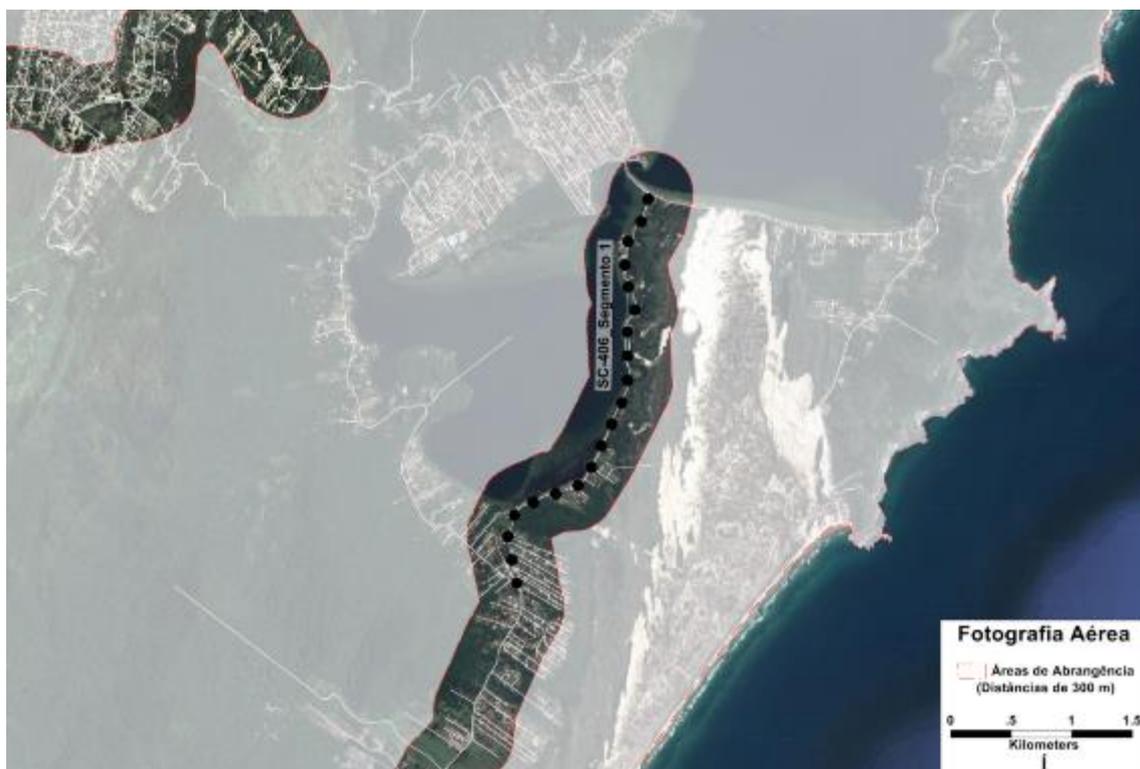


Figura 71: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – Rod. Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga - SC406 (Trecho 01)

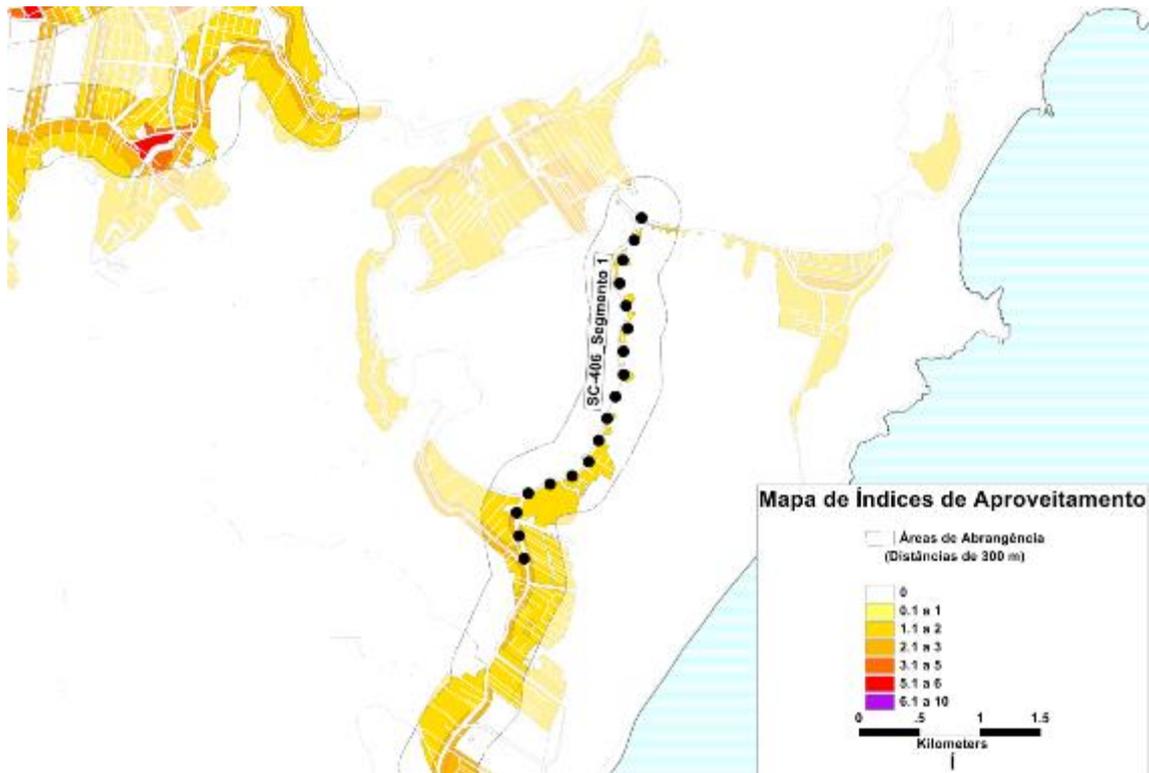


Figura 72: Mapa de Índices de Aproveitamento - SC406 (Trecho 01)

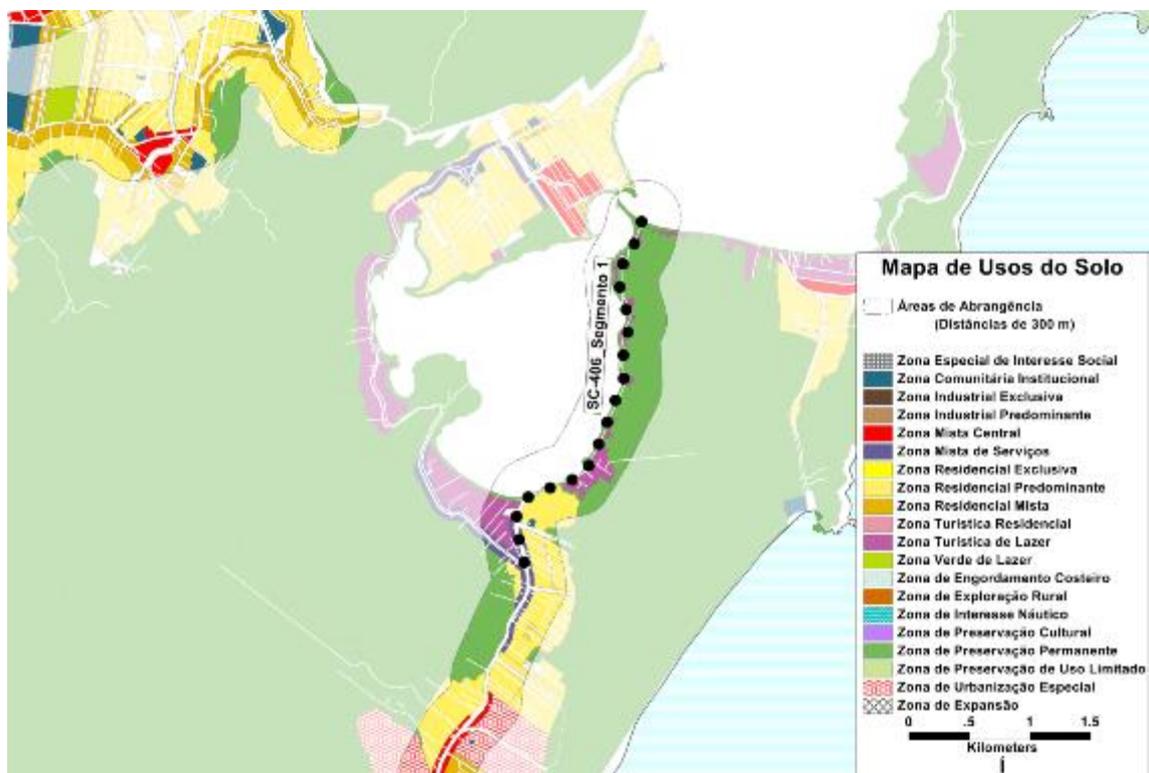


Figura 73: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - SC406 (Trecho 01)

2.5.16 Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga – SC-406 (Trecho 02)

O segundo trecho do eixo formado pela Rod. Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga abrange o bairro do Rio Tavares. A via é de sentido duplo, com uma faixa por sentido e calçadas presentes em apenas algumas partes do trecho. Seu percurso é sinuoso, porém plano, a entrada dos lotes é conectada diretamente à rodovia, que tem pontos de ônibus em sua extensão. A utilização lindeira é composta de comércio e serviços, residências unifamiliares, condomínios residenciais fechados e áreas de pastagem. Os usos permitidos pelo Plano Diretor de Florianópolis são Comercial (Local, Municipal), Serviços (Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Sua ocupação não consolidada torna a área adequada a receber renovações urbanas. A menor distância entre testadas de lote encontrada neste trecho é de 11,5m. Eixo de importância local, por conectar os bairros do Sul da Ilha de Florianópolis aos bairros localizados na porção Leste, apresenta média demanda por transporte devido a sua baixa densidade, mesmo que com função de conexão intraurbana.



Figura 74: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – SC-406 (Trecho 02).

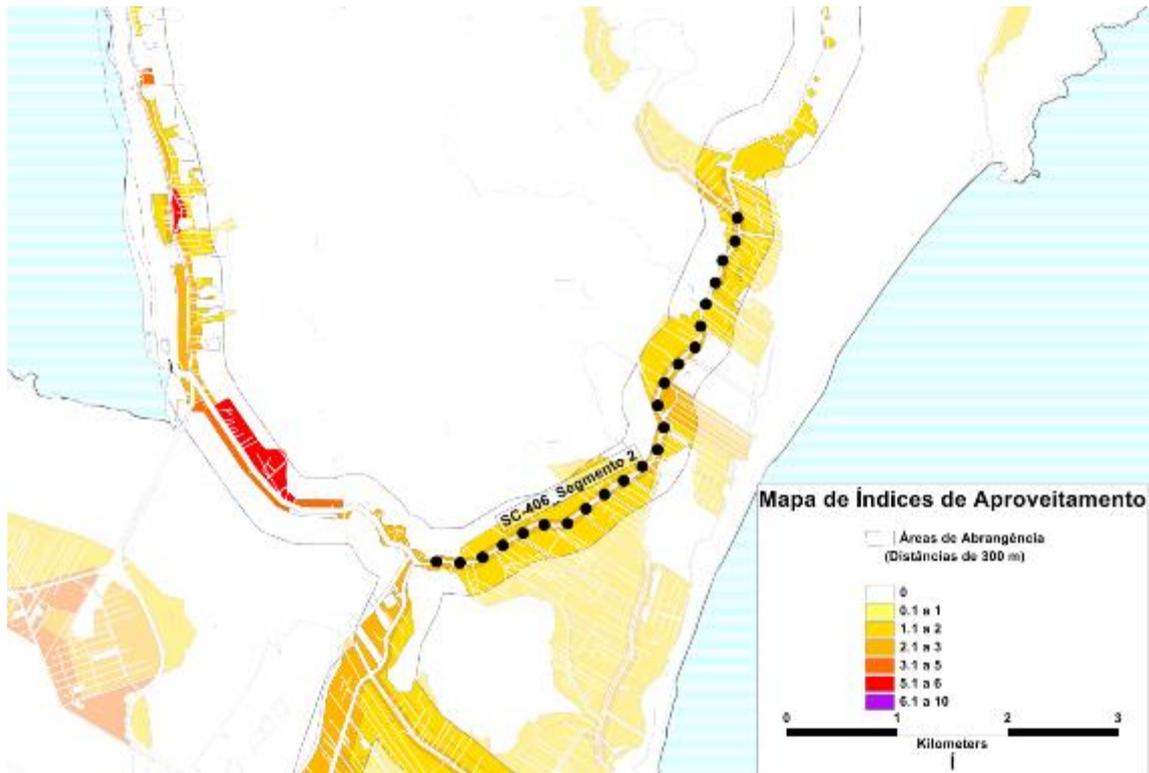


Figura 75: Mapa de Índices de Aproveitamento – SC-406 (Trecho 02).

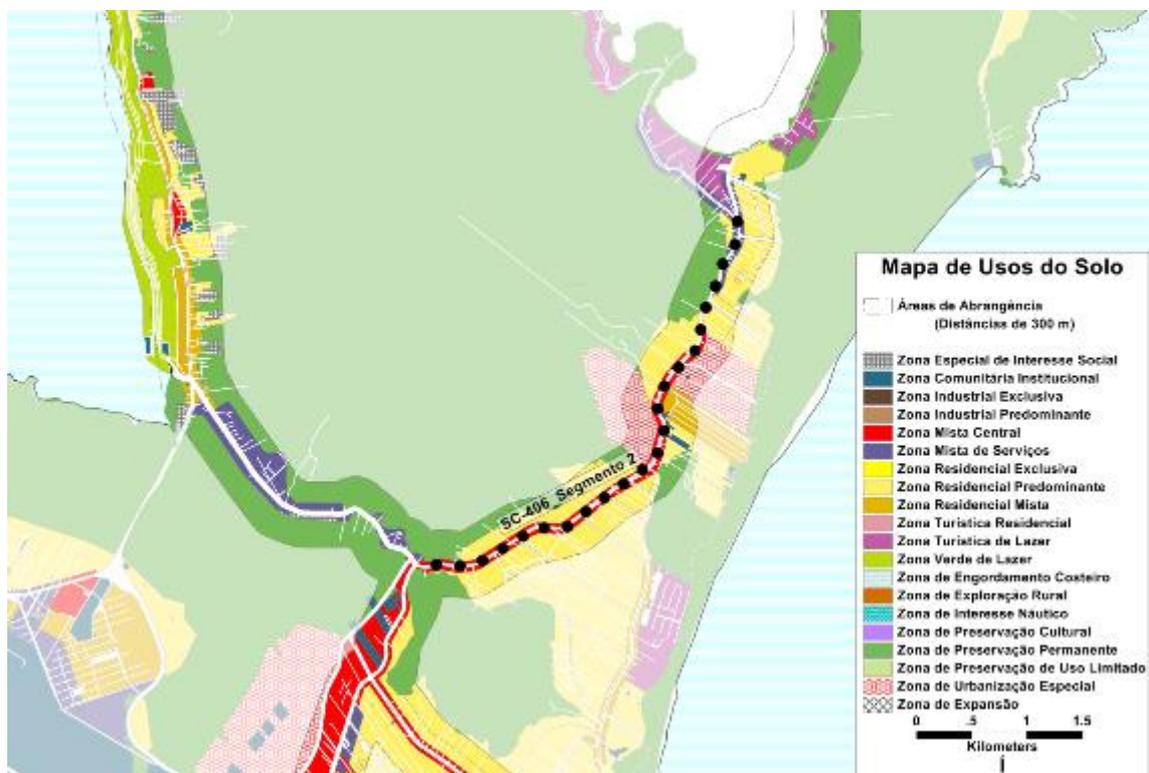


Figura 76: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – SC-406 (Trecho 02).

2.5.17 Avenida Pequeno Príncipe

A Avenida Pequeno Príncipe, como eixo, tem importância municipal pois conecta o bairro do Campeche à Rodovia SC-405 e, conseqüentemente, ao centro de Florianópolis. Há média demanda por transportes e grande potencial de renovação urbana pela quantidade de terrenos ociosos e edifícios comerciais e residenciais de dois pavimentos – ainda que parte do Campeche esteja no cone de aproximação do aeroporto, o que impossibilita o aumento do gabarito. É via de mão dupla com uma faixa de rolamento por sentido e largura mínima entre testadas de 12m. Conta com calçadas com grande variação de condições e dispõe de ciclofaixa em toda a sua extensão. A entrada dos lotes é conectada diretamente à via e os pontos de ônibus são às margens da mesma. Apresenta residências unifamiliares de até dois pavimentos, condomínios residenciais, comércio e serviços. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo; e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar).



Figura 77: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – Av. Pequeno Príncipe

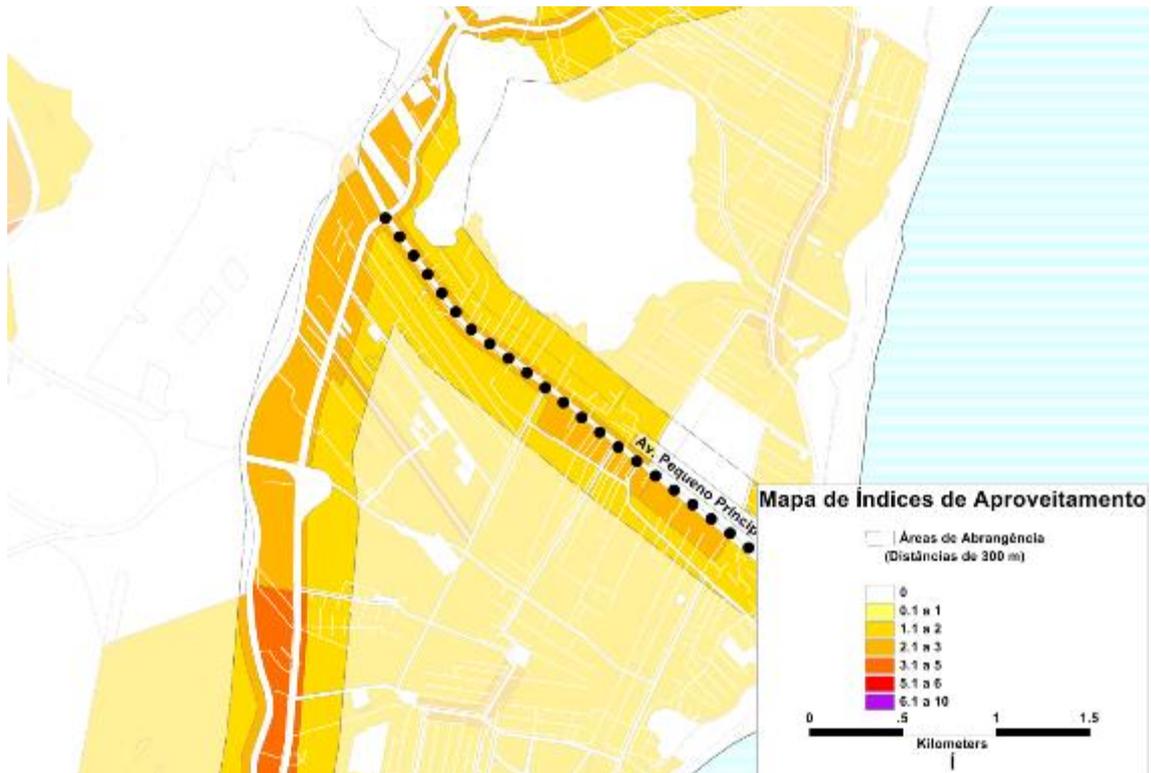


Figura 78: Mapa de Índices de Aproveitamento – Av. Pequeno Príncipe.

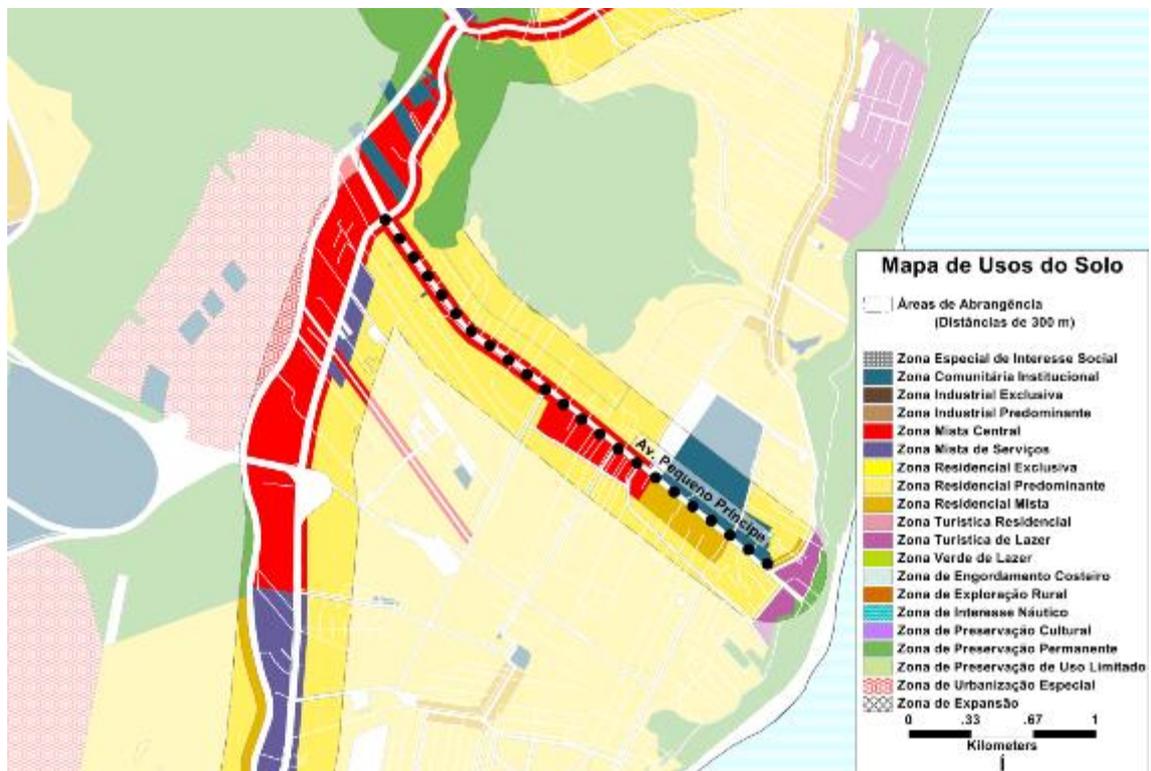


Figura 79: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – Av. Pequeno Príncipe.

2.5.18 SC-405 (Segmento 01)

Este eixo é composto pela via semiexpressa semaforizada junto à Costeira do Pirajubaé, de sentido duplo e com três faixas por sentido e sem ocupação lindeira, e o acesso ao Rio Tavares, com sentido duplo, uma faixa fixa por sentido e uma faixa central reversível, utilizada no sentido de maior fluxo de acordo com o período do dia. A menor largura da caixa viária é de 12 metros. Neste local a ocupação do seu entorno é de residências unifamiliares, pequeno comércio e serviços, escola, supermercado, lojas de materiais de construção, concessionárias e posto de gasolina. Há um intenso tráfego de veículos, pedestres e ciclistas no local, mas não há calçadas nem área destinada ao deslocamento por bicicletas. Em geral, os veículos estacionam em frente aos estabelecimentos comerciais. A área possui potencial para renovação urbana por não haver ocupação consolidada na área do bairro Rio Tavares, e no trecho da via semiexpressa não há ocupação. Quando o tráfego para o Sul da Ilha for desviado pelo novo acesso ao Aeroporto, tal potencial deve acentuar-se já que, atualmente, com a implantação da faixa reversível, observam-se enfraquecimento do comércio lindeiro e muitas dificuldades para o fluxo de pedestres. Os usos permitidos, segundo o Plano Diretor de Florianópolis, são Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar).

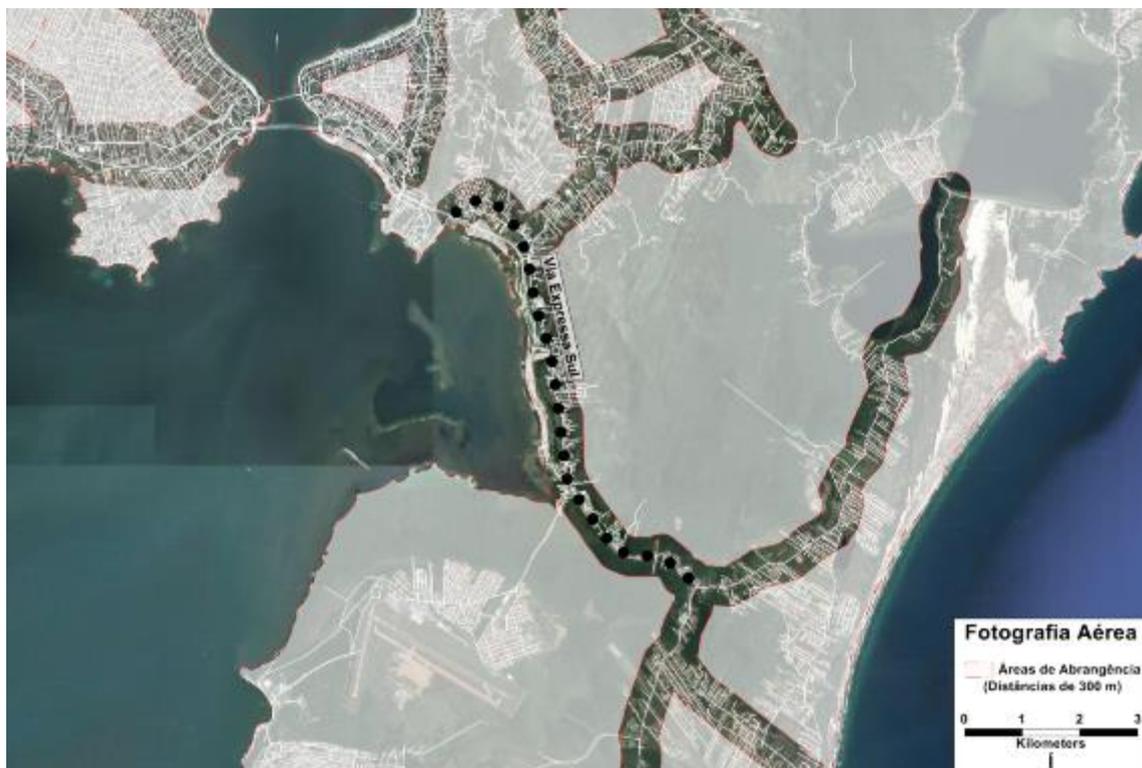


Figura 80: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – SC-405 (Segmento 01).

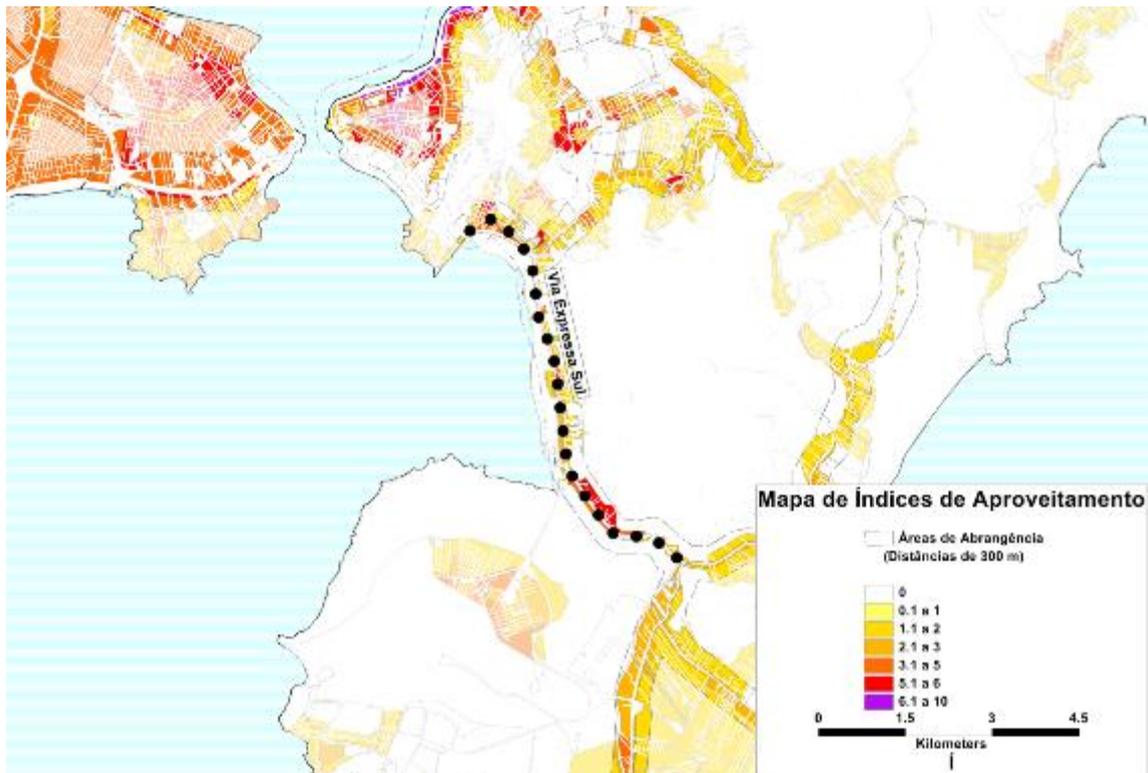


Figura 81: Mapa de Índices de Aproveitamento –SC-405 (Segmento 01).

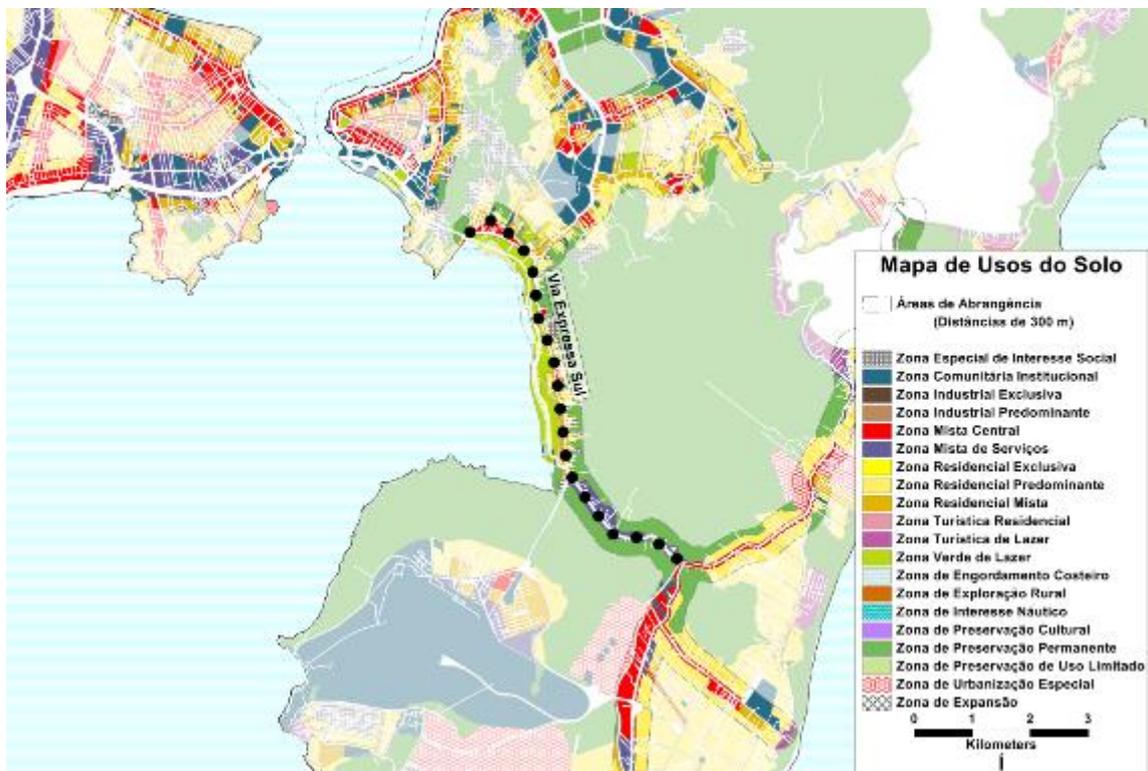


Figura 82: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – SC-405 (Segmento 01)

2.5.19 SC-405 (Segmento 02)

O eixo formado pela Rodovia SC-405, no bairro do Campeche, apresenta grandes áreas de pastagem, residências unifamiliares, pequeno comércio e serviços, escola pública de ensino fundamental e médio, grande posto de saúde e o Terminal de Integração do Rio Tavares. Esta via possui sentido duplo, com uma faixa por sentido, e pequena extensão de ciclofaixa sem passeios. Apesar da velocidade máxima ser de 60 km/h, há presença de faixas de segurança para a travessia de pedestres em alguns pontos. A demanda por transporte nesse eixo ocorre em função da sua característica de conexão entre os bairros do Sul da Ilha e o centro do município. Por ter pouca ocupação lindeira e largura mínima de muro a muro de 17m, apresenta-se como suscetível a receber renovações urbanas. Os usos permitidos segundo o Plano Diretor de Florianópolis são: Comercial (Local, Municipal), Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar).

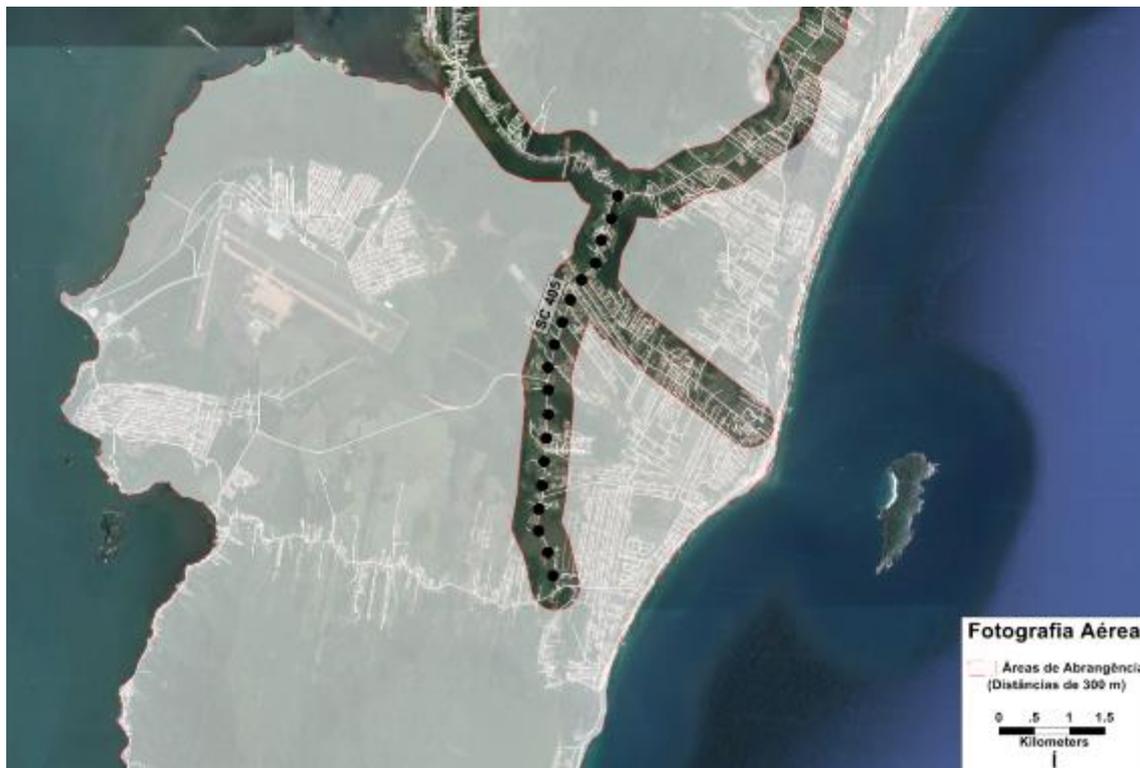


Figura 83: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – SC-405 (Segmento 02).

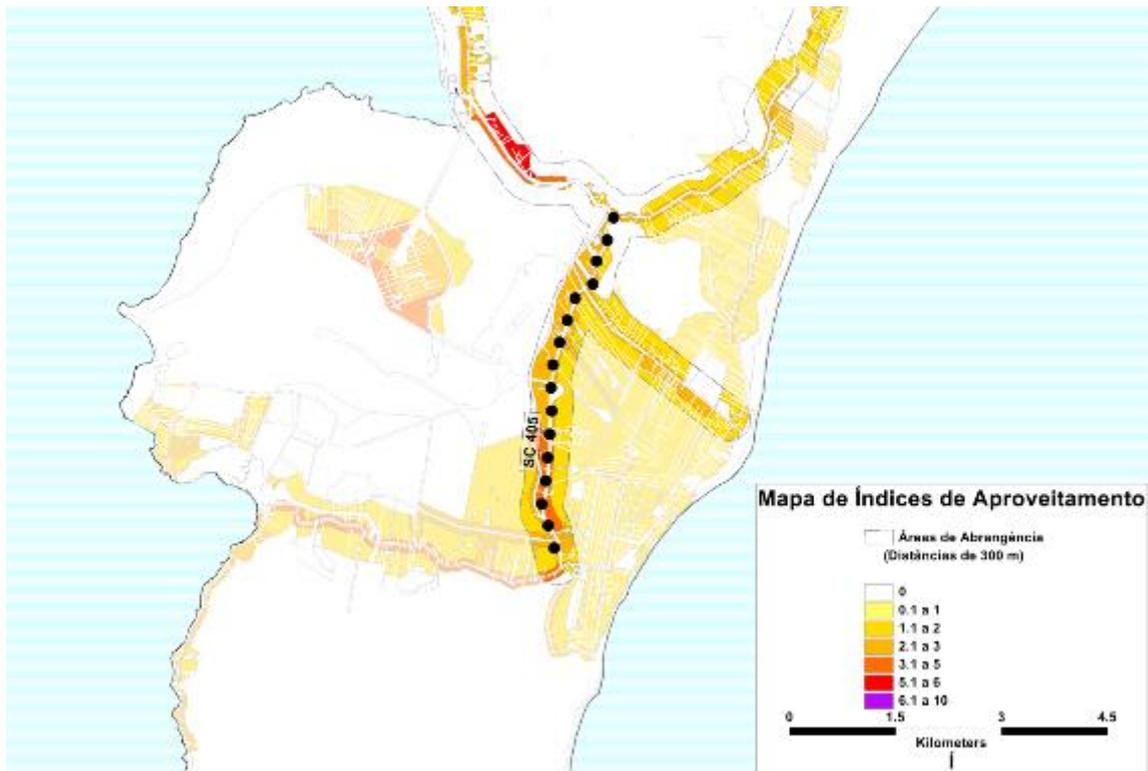


Figura 84: Mapa de Índices de Aproveitamento - SC-405 (Segmento 02).

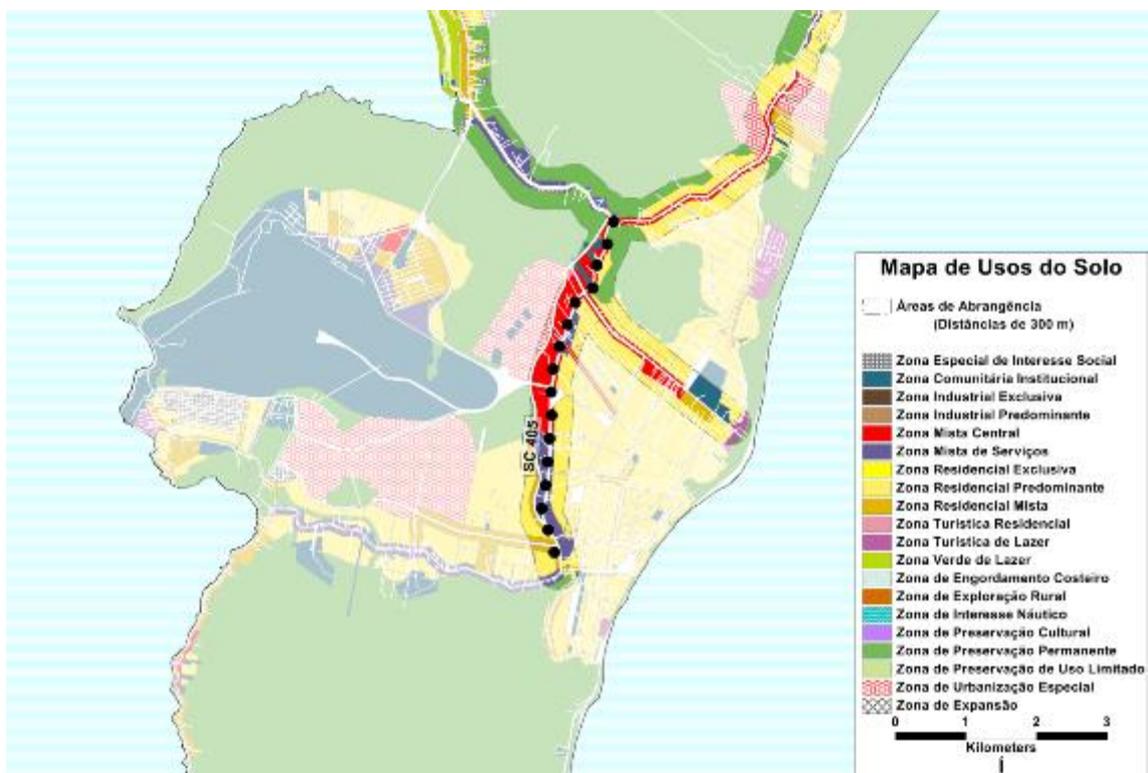


Figura 85: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - SC-405 (Segmento 02).

2.5.20 Av. Irineu Bornhausen e Jornalista Rubens da Silva (Beira Mar Norte)

A Avenida Beira Mar Norte apresenta ao longo de seu eixo edifícios residenciais multifamiliares, bares e restaurantes, casa de dança, bancos, shopping center, posto de gasolina, prédios corporativos, residência do governador, Polícia federal, Justiça federal, Ministério Público, supermercado, algum comércio e o Centro Integrado de Cultura. Possui passeios amplos na área central e no bairro da Agrônômica, principalmente no lado do mar, contando também com ciclovias e travessias de pedestres no tempo dos semáforos. É uma via muito movimentada, sendo corredor de passagem e ligação com o Norte da Ilha. Com mão dupla e três faixas de rolamento por sentido, mais duas de marginal, totaliza largura mínima de caixa viária de 55 metros. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Municipal), de Serviços (Baixo, Moderado, Alto), Educacional (Baixo, Moderado, Alto), Governamental (Baixo, Moderado, Alto), para Lazer (Local, Bairro), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). A demanda por transportes é média, pela pouca oferta de trabalho na área, porém muitas pessoas se deslocam para outros polos. Há grande circulação de pedestres e ciclistas, já que o eixo possui infraestrutura adequada e atraente para ser usado para atividades de lazer. A avenida tem grande importância para a região metropolitana, pois faz ligação do Norte da Ilha, Bacia do Itacorubi e região da Lagoa com a área central e as pontes de conexão ao continente. Não há vazios urbanos e há pouco potencial para renovação urbana no local.



Figura 86: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - Avenida Beira Mar Norte.

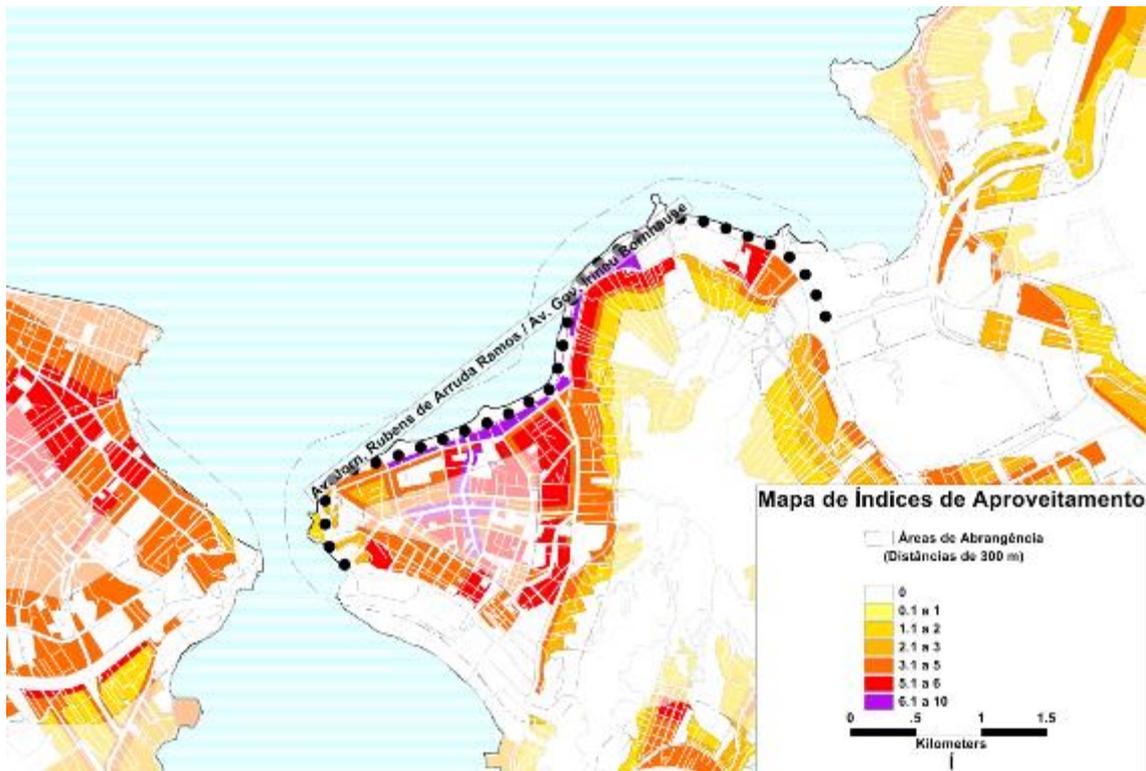


Figura 87: Mapa de Índices de Aproveitamento - Avenida Beira Mar Norte.

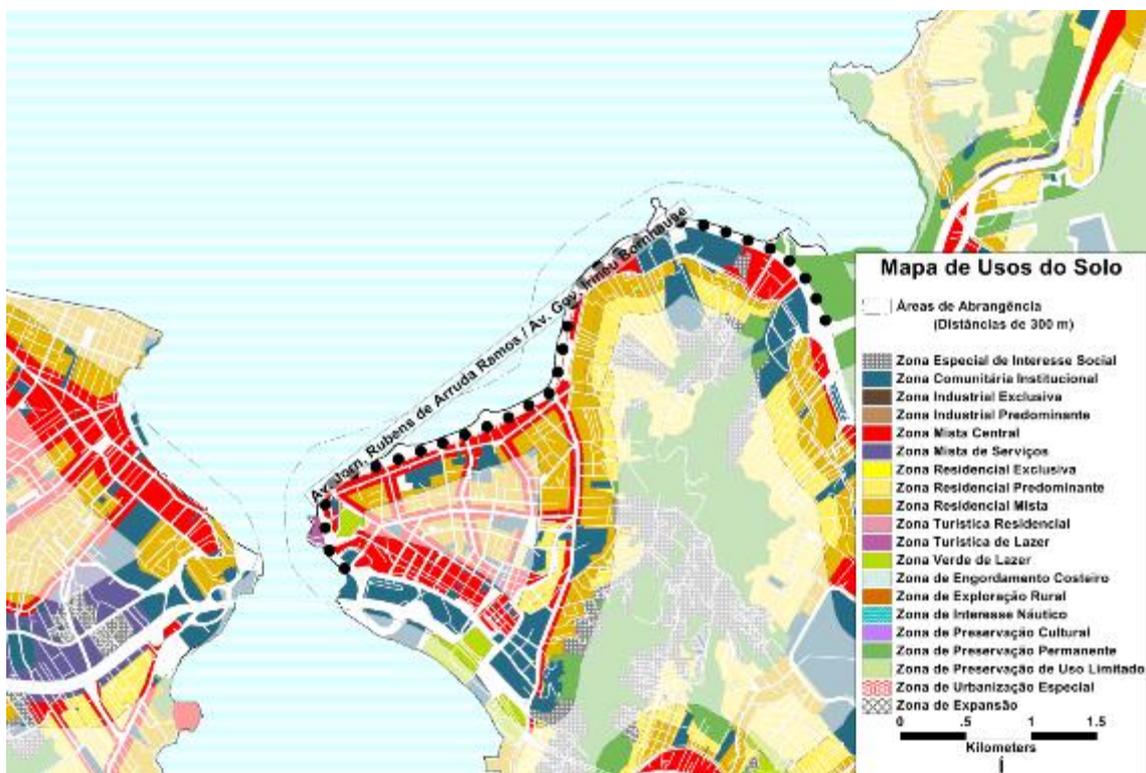


Figura 88: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Avenida Beira Mar Norte.

2.5.21 Avenida da Saudade

O eixo composto pela Avenida da Saudade tem grande importância metropolitana, pois conecta a Beiramar Norte com a SC-401, permitindo o trânsito entre os bairros do Norte e do Leste da Ilha de Santa Catarina com a região central da cidade. É uma via de sentido duplo, com três faixas por sentido. Possui calçadas razoáveis e ciclovia entre as pistas de rolamento e as calçadas. A travessia de pedestres e ciclistas é feita por meio de uma passarela. Esta é uma área de proteção permanente, pois a via foi construída sobre mangue, não permitindo edificações. Não há possibilidade de renovação urbana, porém a demanda por transporte é alta por sua função de conexão intraurbana.



Figura 89: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – Av. da Saudade.

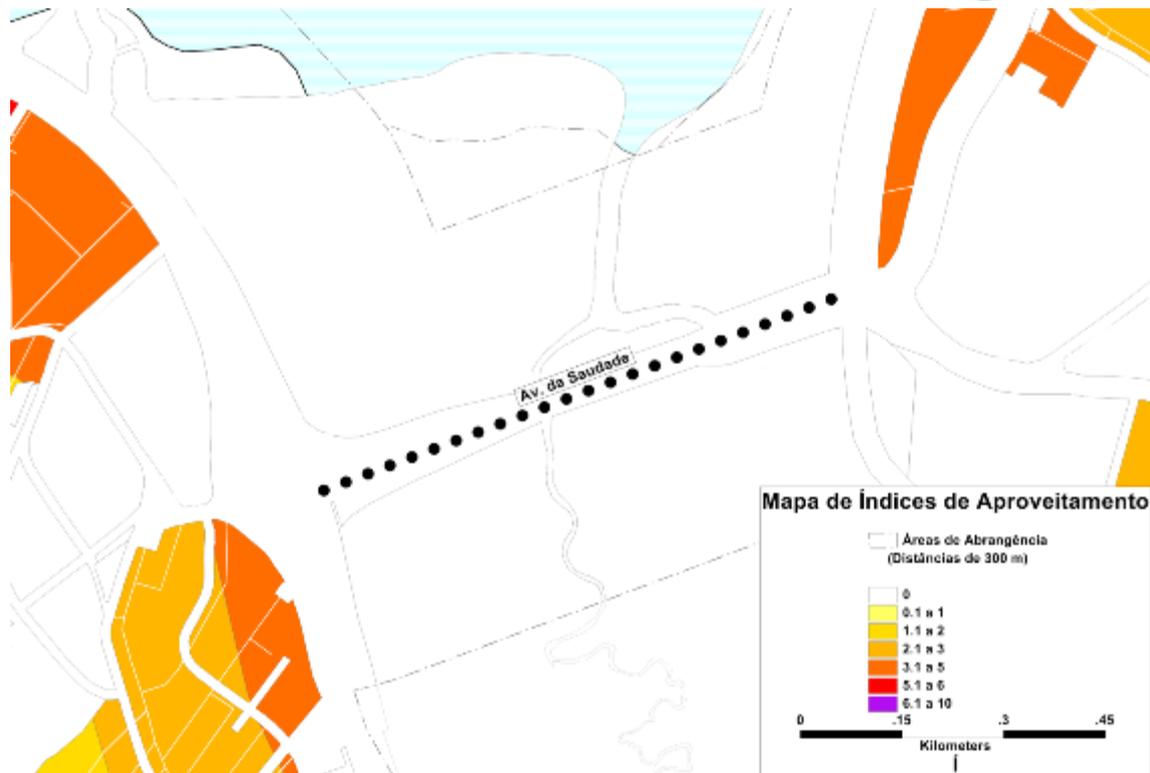


Figura 90: Mapa de Índices de Aproveitamento – Av. da Saudade.

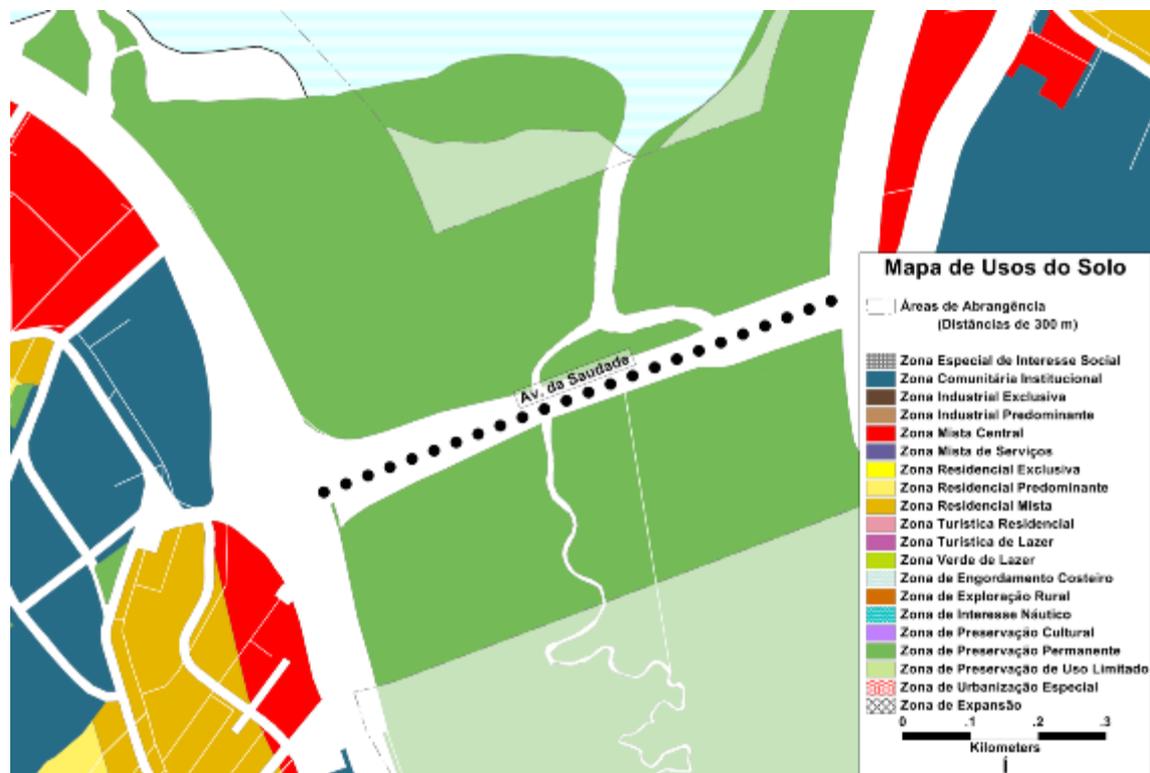


Figura 91: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – Av. da Saudade.

2.5.22 Av. Marinheiro Max Schramm

Este eixo é a principal ligação do bairro do Estreito, em Florianópolis, ao bairro Barreiros, em São José. A Avenida Marinheiro Max Schramm apresenta ao longo de seu eixo concessionárias, instituições de ensino superior, supermercados, oficinas mecânicas, residências unifamiliares, comércio, posto de gasolina e a Escola de Aprendizes Marinheiros. A demanda de transportes é alta, por haver muitos estabelecimentos de comércio e serviços ao longo do trajeto. É uma via de mão dupla com duas faixas de rolamento por sentido, com passeios não homogêneos, e sem área destinada ao trânsito de ciclistas. A largura mínima muro a muro é de 16,50m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal, de Serviços (Local, Municipal), Educacional (Local, Municipal), Governamental (Local, Municipal), de Lazer (Local, Municipal), Industrial (Local, Municipal) e Residencial (Local, Municipal). Possui poucos vazios urbanos, e o potencial de renovação é alto, pois há grandes terrenos com concessionárias e outros tipos de comércio que poderiam ser substituídos por novas construções. No âmbito metropolitano o eixo tem grande importância, pois pode ser utilizado como ligação entre a Ilha, São José e a BR-101.



Figura 92: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - Av. Marinheiro Max Schramm.

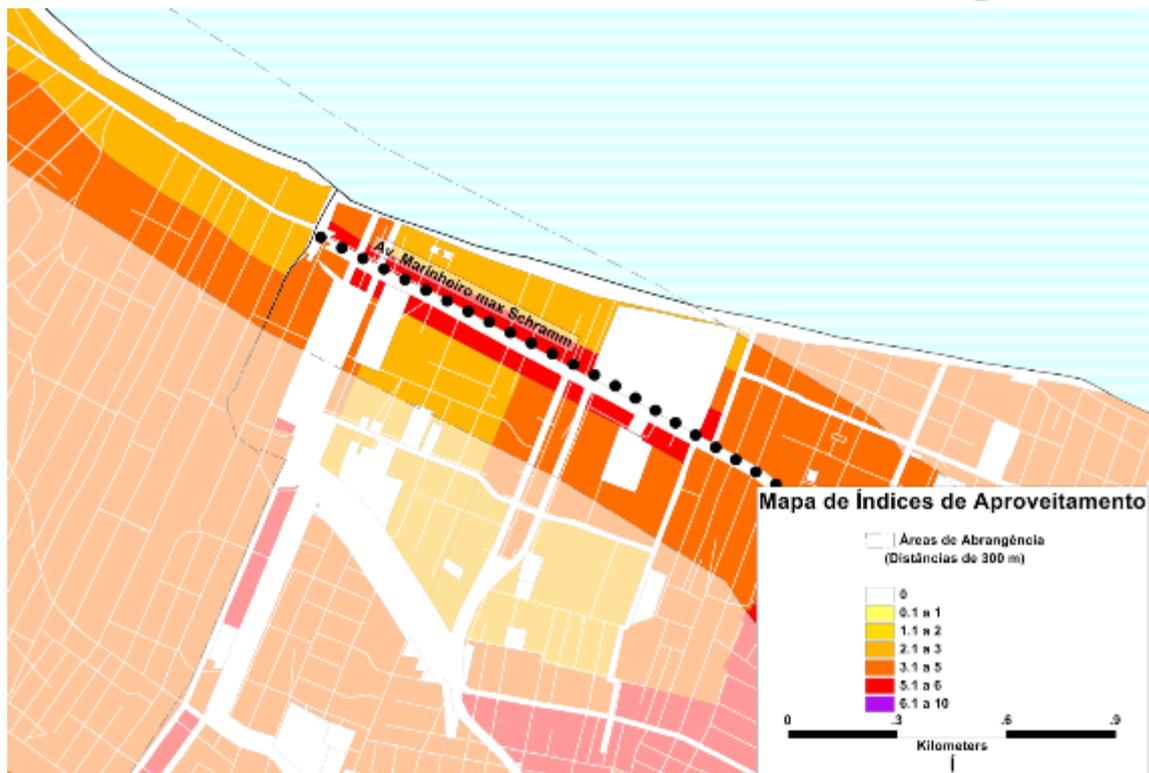


Figura 93: Mapa de Índices de Aproveitamento - Av. Marinheiro Max Schramm.

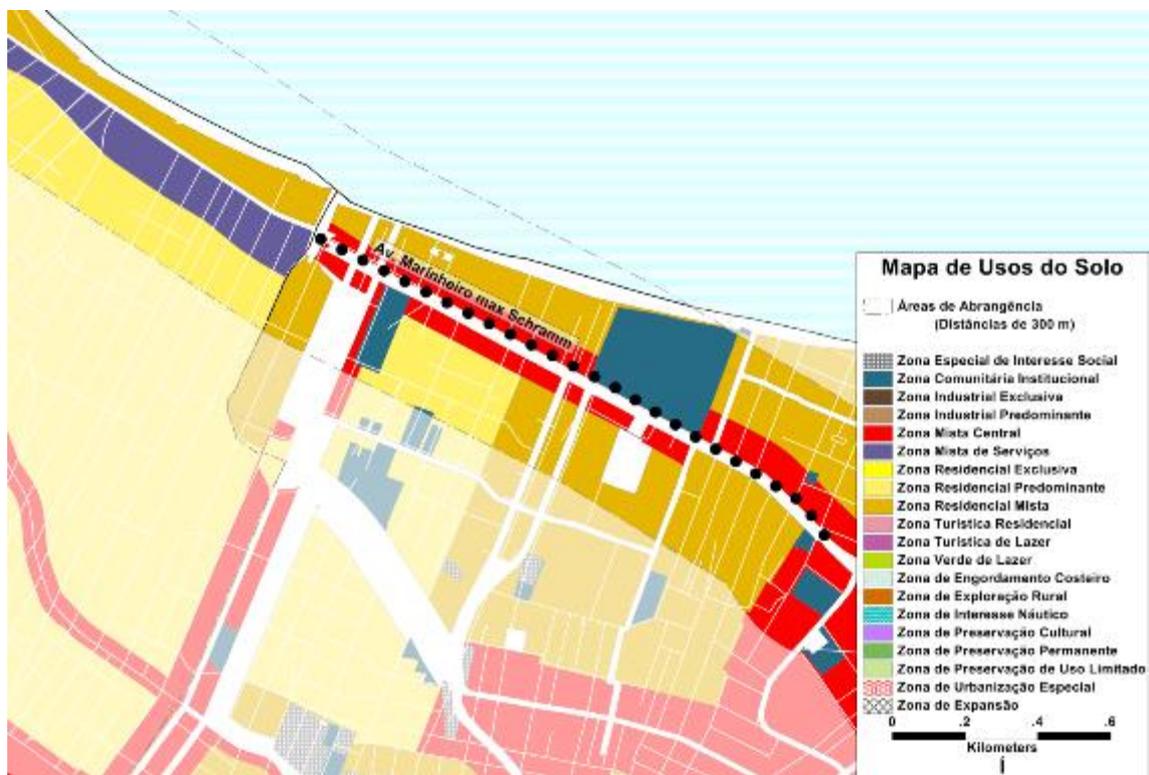


Figura 94: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Av. Marinheiro Max Schramm.

2.5.23 Rua General Liberato Bittencourt

A Rua General Liberato Bittencourt faz parte do binário que se inicia a partir da Av. Marinheiro Max Schramm, no sentido continente-Ilha de Santa Catarina. Ao longo da via existem restaurantes, supermercado, posto de gasolina, poucas residências unifamiliares e multifamiliares e uma praça pública. É via de mão única, com duas faixas de rolamento e mais uma para estacionamento, calçadas medianas e não conta com ciclovias. A largura mínima de muro a muro é de 12m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal), de Serviços (Local, Municipal), Educacional (Local, Municipal), Governamental (Local, Municipal), para Lazer (Local, Municipal), Industrial (Local, Municipal) e Residencial (Local, Municipal). A demanda por transportes é média por haver muito comércio e serviços ao longo do eixo. Há poucos terrenos ociosos, porém por ter edificações de baixo gabarito, há alto potencial para renovação urbana. Tem importância para a região metropolitana por fazer parte da ligação entre a BR-101 e o centro de Florianópolis.



Figura 95: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - Rua Gal. Liberato Bittencourt.

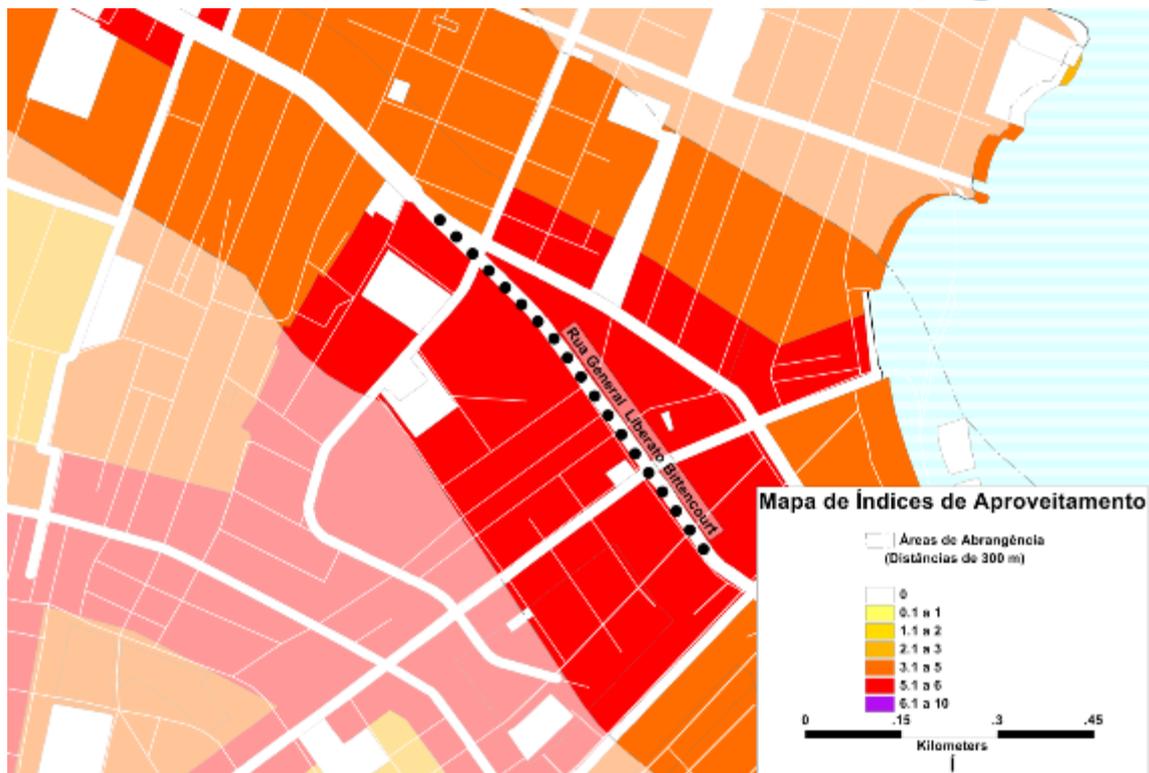


Figura 96: Mapa de Índices de Aproveitamento - Rua Gal. Liberato Bittencourt.

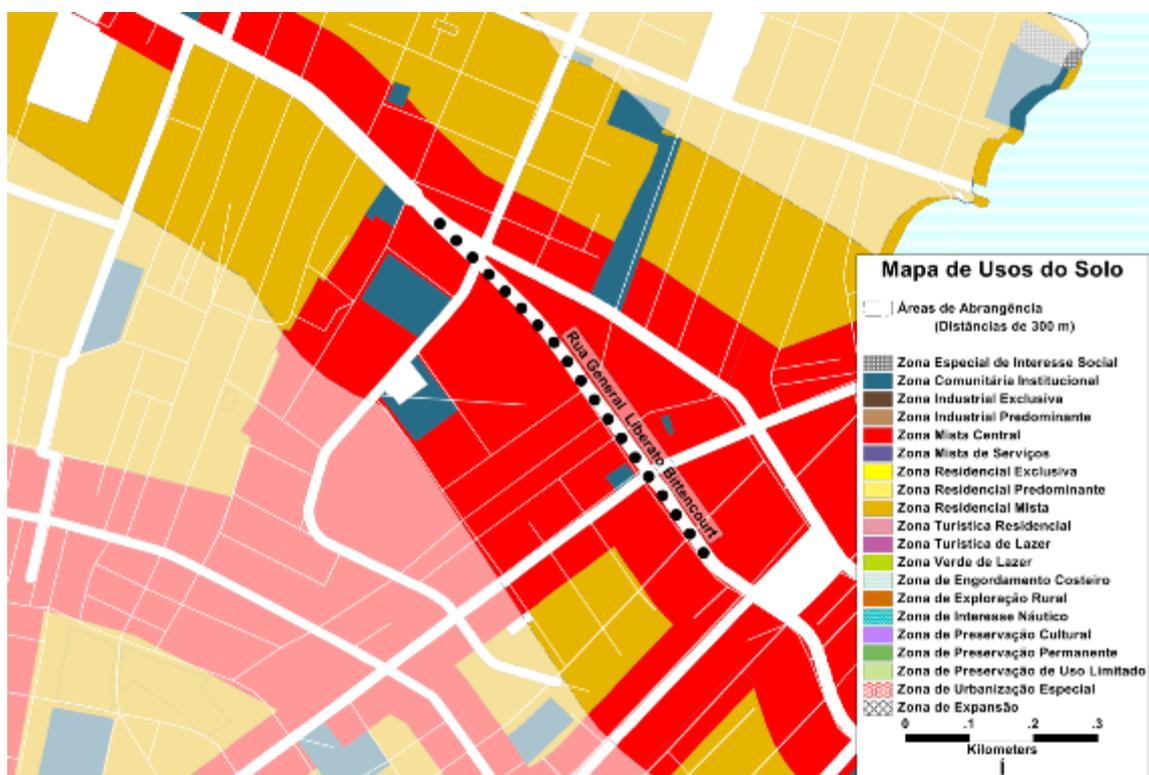


Figura 97: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Rua Gal. Liberato Bittencourt.

2.5.24 Rua General Eurico Gaspar Dutra

A Rua General Eurico Gaspar Dutra dá continuidade à rua General Liberato Bittencourt, no bairro do Estreito. Possui três faixas de rolamento no sentido Continente-Ilha, com posto de gasolina, pequenas lojas de comércio, concessionárias, o Batalhão de Infantaria e edifícios uni e multifamiliares. As calçadas são irregulares e não há faixa destinada à circulação de ciclistas. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal), de Serviços (Local, Municipal), Educacional (Local, Municipal), Governamental (Local, Municipal), para Lazer (Local, Municipal), Industrial (Local, Municipal) e Residencial (Local, Municipal). Este eixo apresenta grande demanda por transporte e tem importância metropolitana. Sua susceptibilidade a renovações urbanas é alta, pois grande parte das edificações em seu entorno são de baixo gabarito, além de possuir 14,50m de distância mínima muro a muro. Destaca-se na região a área de propriedade do Exército, objeto de especulações para receber um novo Complexo Administrativo do Estado ou algo semelhante.



Figura 98: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – R. Gal. Eurico Gaspar Dutra.

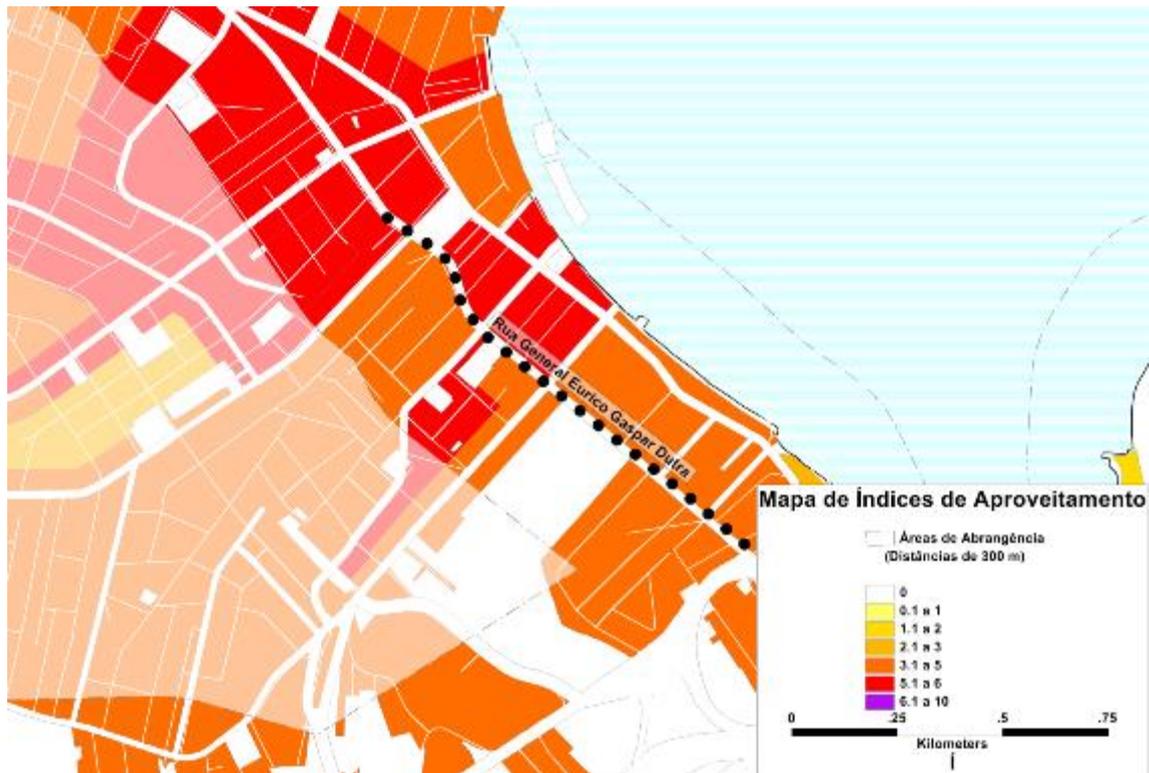


Figura 99: Mapa de Índices de Aproveitamento - R. Gal. Eurico Gaspar Dutra.

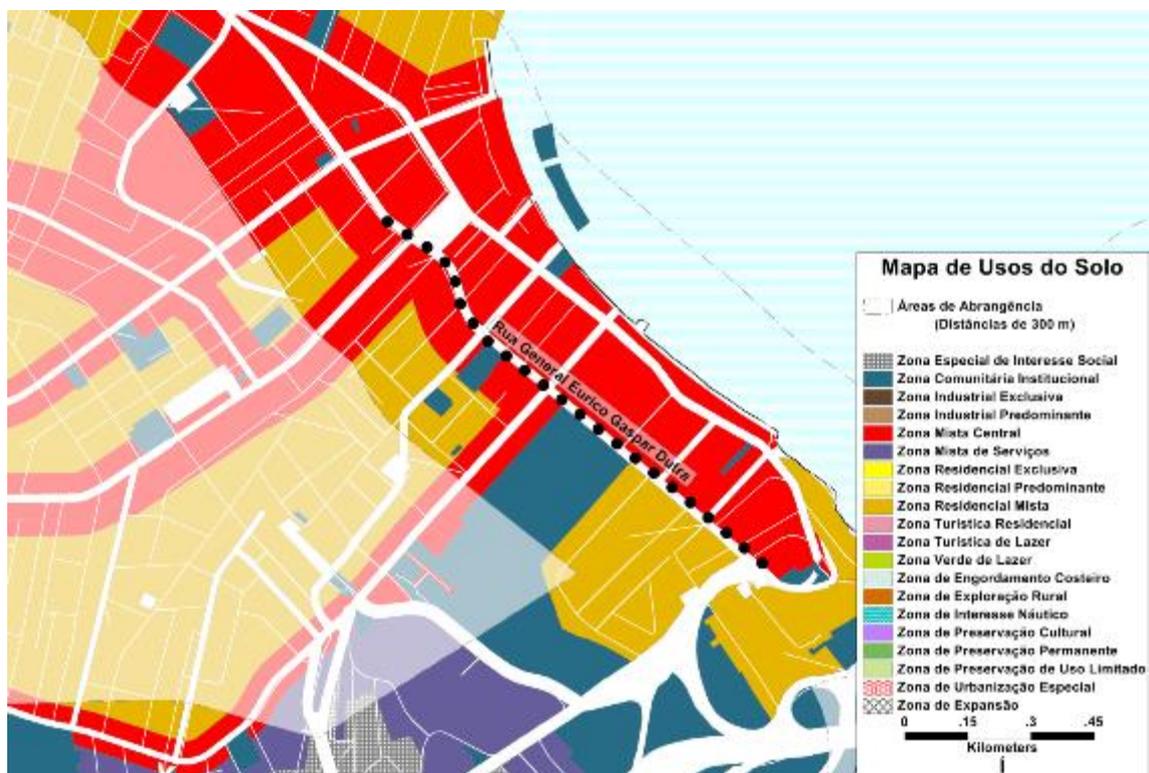


Figura 100: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - R. Gal. Eurico Gaspar Dutra.

2.5.25 Rua Coronel Pedro Demoro / Rua Fúlvio Aducci

As ruas Coronel Pedro Demoro e Fúlvio Aducci fazem parte do binário que se conecta à Avenida Marinheiro Max Schramm, no sentido Ilha-continente. O eixo possui comércio, edifícios residenciais e mistos e agências bancárias. É uma via de mão única com duas faixas de rolamento, dispondo de calçadas irregulares e estreitas, mal conservadas e sem área destinada ao trânsito de ciclistas. A largura mínima muro a muro é de 12m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal), de Serviços (Local, Municipal), Educacional (Local, Municipal), Governamental (Local, Municipal), para Lazer (Local, Municipal), Industrial (Local, Municipal) e Residencial (Local, Municipal). A demanda por transportes é média e devida ao comércio e aos serviços ao longo do eixo. Há poucos terrenos vazios e médio potencial para renovação urbana, pela quantidade de prédios antigos e de poucos pavimentos que tendem a ser substituídos por prédios de maior porte, com as novas dinâmicas decorrentes da Beira Mar Continental. A importância para a região metropolitana é grande, tendo também importância a nível local.



Figura 101: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - ruas Cel. P. Demoro e F. Aducci.

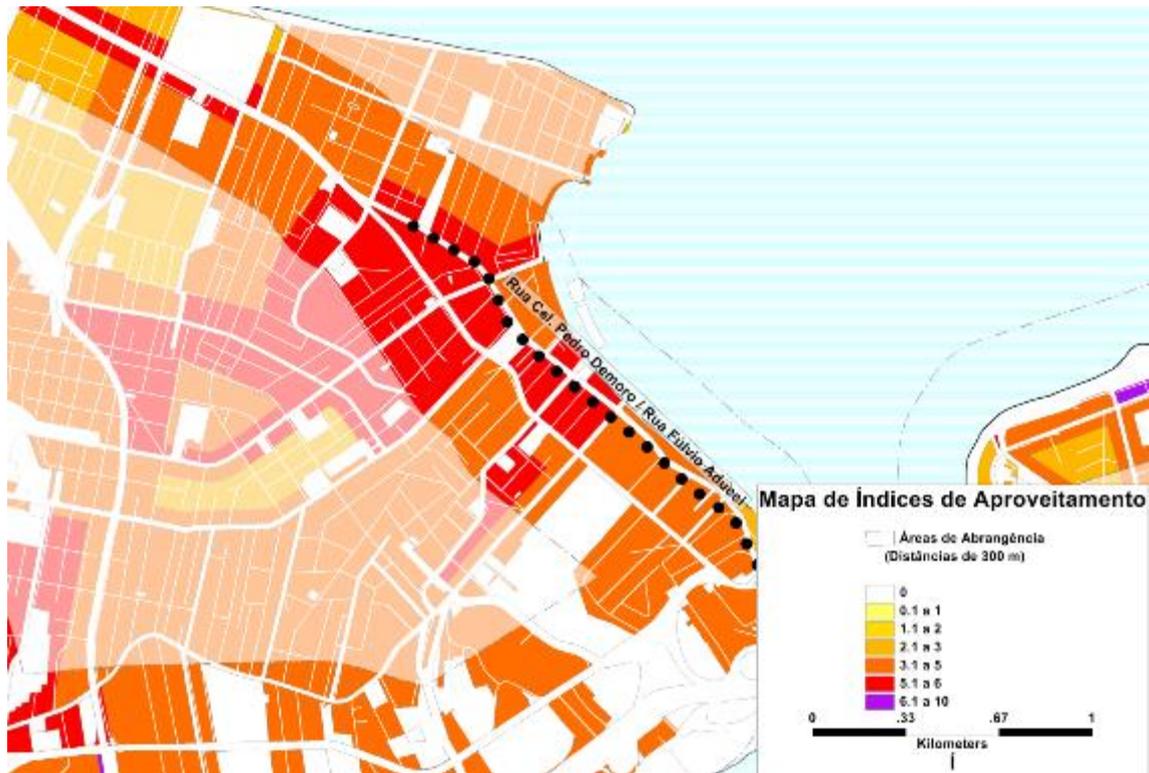


Figura 102: Mapa de Índices de Aproveitamento - ruas Cel. P. Demoro e F. Aducci.

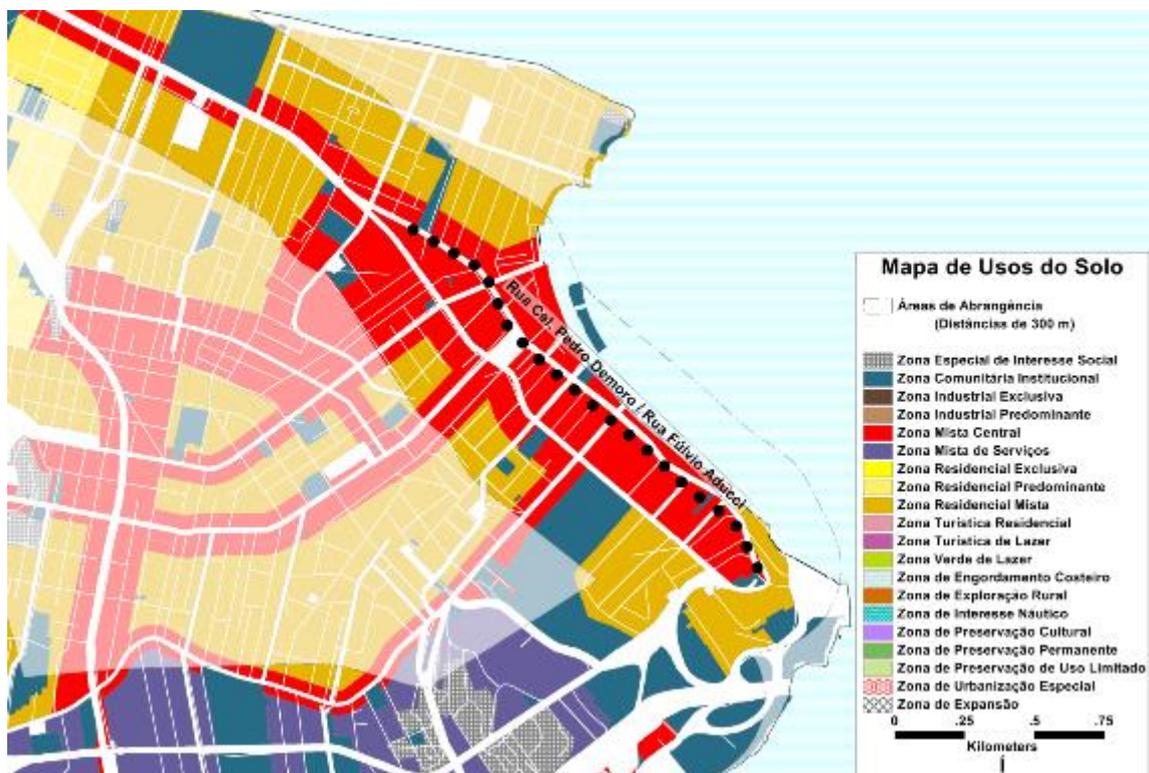


Figura 103: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - ruas Cel. P. Demoro e F. Aducci

2.5.26 Av. Gov. Ivo Silveira

O eixo da Avenida Governador Ivo Silveira tem grande importância na região metropolitana, pois por ela circulam muitas linhas de ônibus intermunicipais, sendo uma alternativa de ligação da capital a São José. Ao longo do trajeto há pouco comércio e serviços, algumas concessionárias, prédios da Previdência Social, e da CELESC, prédios residenciais, cemitério, postos de gasolina, residências de baixa renda, escola e creche. É via de mão dupla, com duas faixas por sentido, passeios irregulares e sem ciclovias. A largura mínima muro a muro é de 20m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal), para Serviços (Local, Municipal), Educacional (Local, Municipal), Governamental (Local, Municipal), para Lazer (Local, Municipal), Industrial (Local, Municipal) e Residencial (Local, Municipal). Há poucos vazios urbanos, mas há potencial para renovação, por se tratar de um eixo pouco consolidado. A demanda por transportes é de média a alta e há grande circulação de pedestres pelo eixo.



Figura 104: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - Av. Gov. Ivo Silveira.

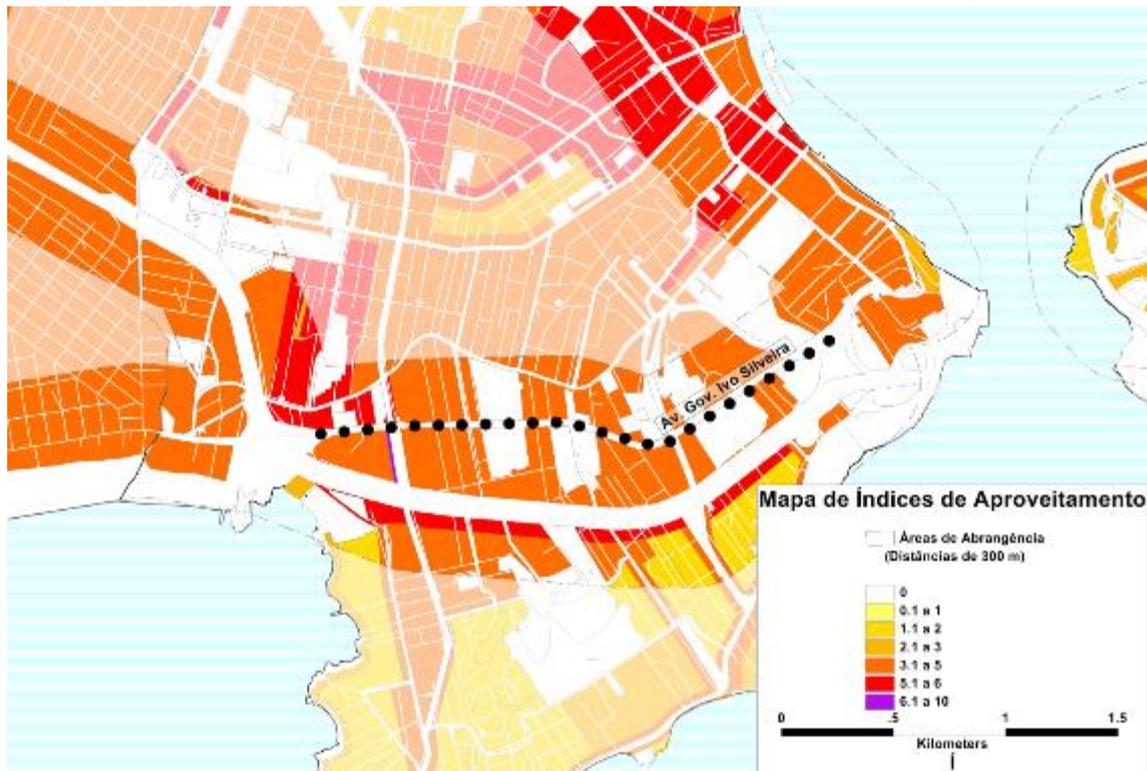


Figura 105: Mapa de Índices de Aproveitamento - Av. Gov. Ivo Silveira.

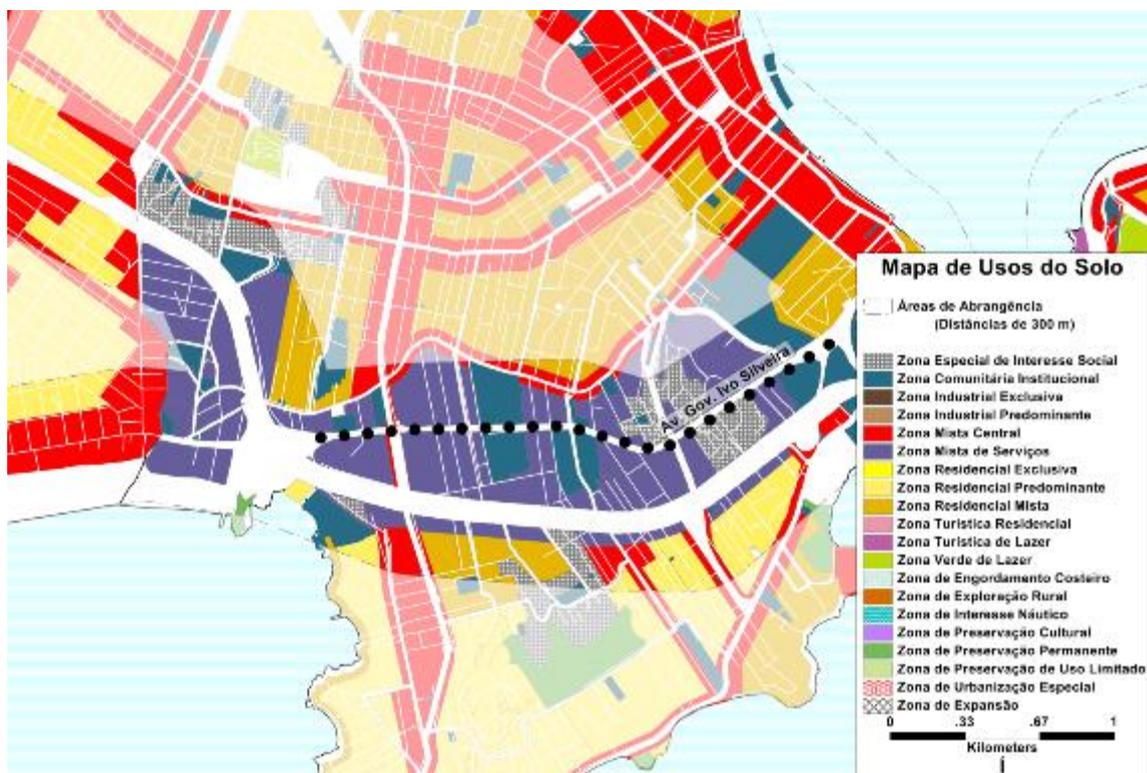


Figura 106: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Av. Gov. Ivo Silveira.

2.5.27 Rua Leoberto Leal

A Rua Leoberto Leal faz ligação com a Av. Marinheiro Max Schramm, conectando o bairro do Estreito, em Florianópolis, ao bairro de Barreiros, em São José. Tem grande importância para a região metropolitana, por ela circulando diversas linhas metropolitanas de ônibus, e tendo lojas de autopeças, concessionárias, lojas de vestuário, móveis, postos de gasolina e poucas residências, localizadas nos pavimentos superiores aos comerciais. Nesta via há inúmeros estacionamentos em frente ao comércio e a edificações de 2 pavimentos. Com passeios irregulares e mal conservados e sem área destinada ao trânsito de ciclistas, é via de mão dupla, com duas faixas por sentido e largura mínima muro a muro de 18,70m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo em suas imediações é Comercial (Local, Municipal), Serviços (Bairro, Municipal), para Lazer (Municipal), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar). Não há vazios urbanos, mas há possibilidade de renovação urbana pelas características das edificações lindeiras. A demanda por transportes é grande, pela concentração de comércio e serviços ao longo do eixo.



Figura 107: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - Rua Leoberto Leal.

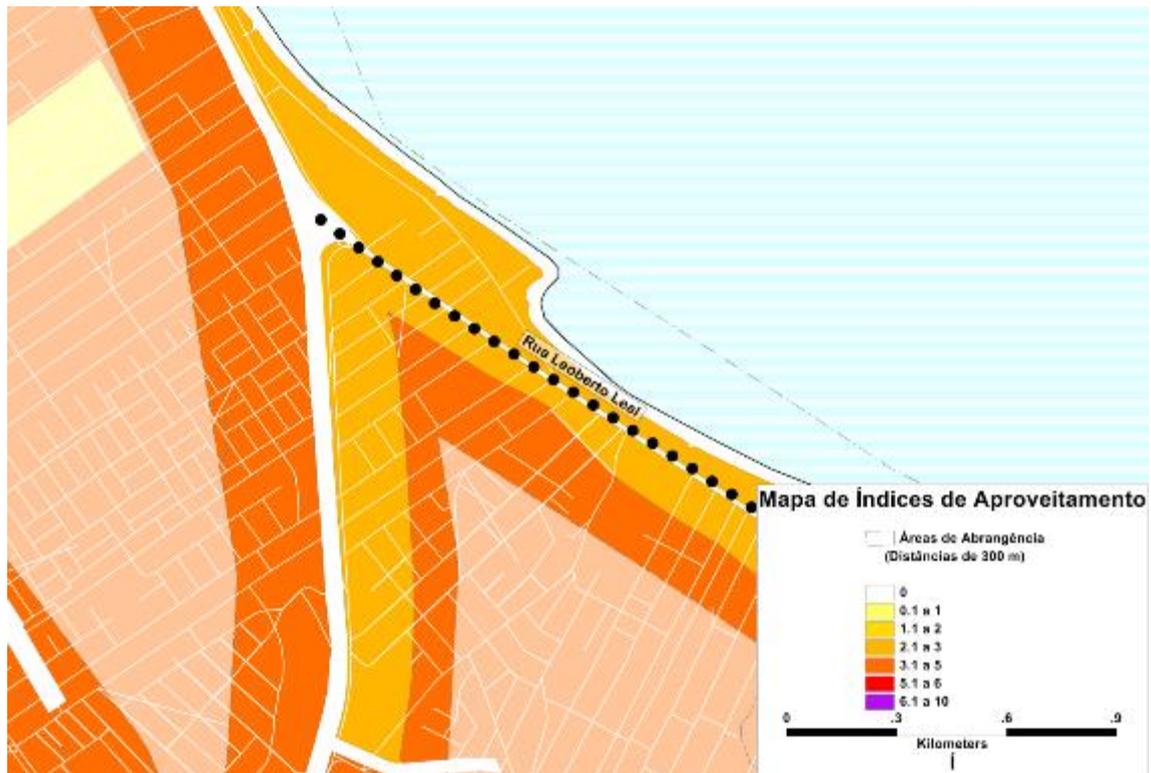


Figura 108: Mapa de Índices de Aproveitamento - Rua Leoberto Leal.

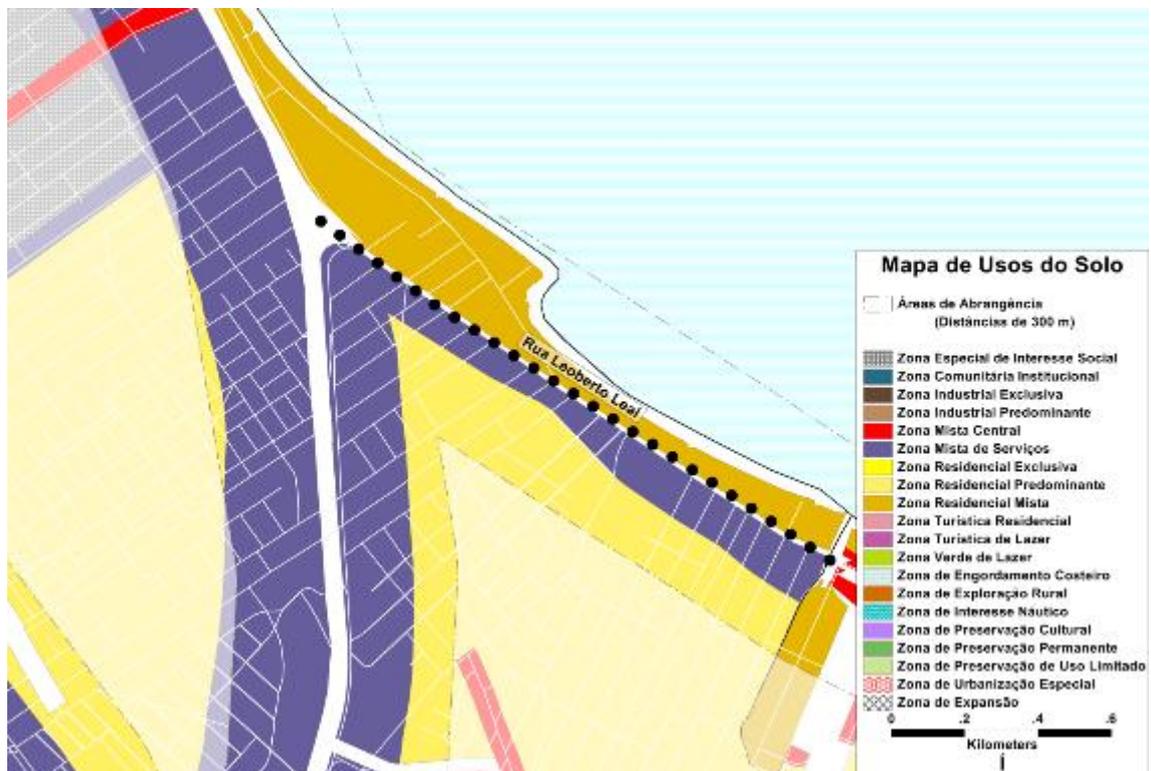


Figura 109: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Rua Leoberto Leal.

2.5.28 Av. Presidente Kennedy

A Av. Presidente Kennedy tem grande importância metropolitana, pois por ela circulam diversas linhas intermunicipais de ônibus e há muito comércio e serviços no trecho. Isso faz com que a demanda de transportes seja grande e que haja muitos pedestres e ciclistas circulando pelo eixo. Os passeios são bons, recém-revitalizados e adequados, mas sem ciclovias. Há estacionamentos ao longo da via e em frente aos estabelecimentos comerciais. É via de mão única, com área de estacionamento paralelo à calçada e 3 faixas de rolamento, sendo uma preferencial para transporte coletivo. A largura mínima muro a muro é de 18,70m. As atividades presentes ao longo do trecho são: edifícios com comércio, serviços e habitação nos pavimentos superiores, centros comerciais, grandes lojas de materiais de construção, lojas de móveis, concessionárias de veículos e comércio variado. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Bairro), de Serviços (Local, Bairro, Municipal), Educacional (Bairro, Municipal, Metropolitano), Governamental (Não consta), para Lazer (Local, Bairro, Municipal) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há poucos vazios urbanos, mas grande possibilidade de renovação, por concentrar grande número de lotes ocupados por concessionárias e edificações de baixo gabarito. Junto a este eixo encontra-se a Av. Beira-mar de São José (Av. Acioni Souza Filho) que completa o binário, esta com grande área de lazer, ciclovias e estacionamento, e que vem sendo requalificada com bastante uso pelas pessoas da região.



Figura 110: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - Av. Presidente Kennedy.

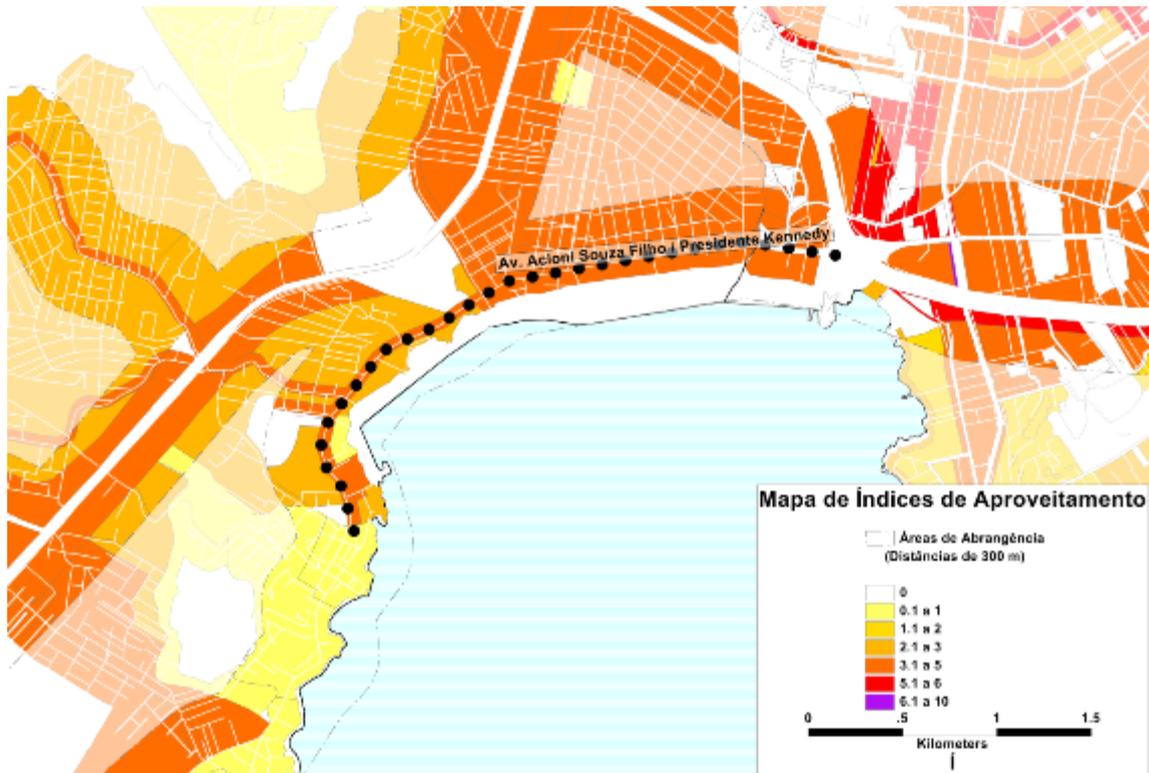


Figura 111: Mapa de Índices de Aproveitamento - Av. Presidente Kennedy.

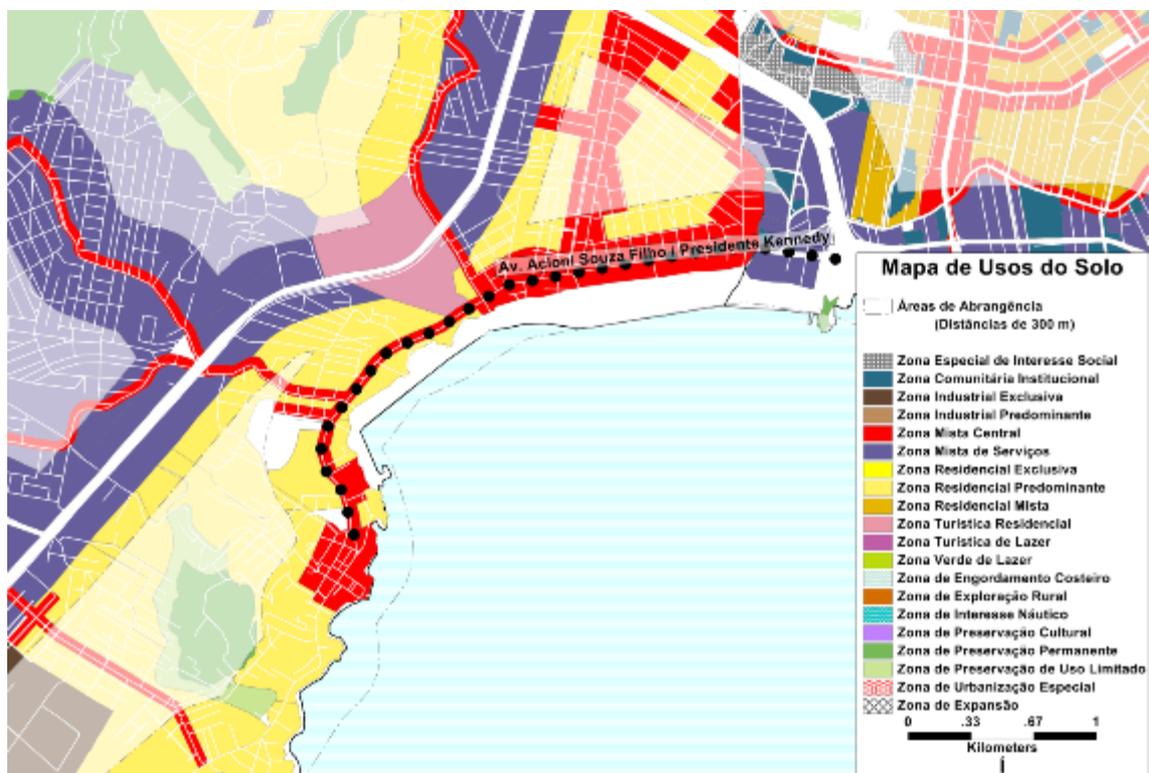


Figura 112: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Av. Presidente Kennedy.

2.5.29 Av. Osvaldo José do Amaral (Avenida das Torres de São José)

A Avenida das Torres, como é conhecida, é uma via de média capacidade, mas subutilizada por não ter ligação com vias importantes. Possui muitos terrenos ociosos, residências unifamiliares, pequenos edifícios residenciais, empresas e comércio. Nela há trechos com bons e amplos passeios, sem, no entanto, área destinada ao trânsito de ciclistas. É via de mão dupla, com duas faixas por sentido separadas por largo canteiro central. A largura mínima muro a muro é de 27m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Bairro), de Serviços (Local, Bairro, Municipal), Educacional (Bairro, Municipal, Metropolitano), Governamental (Não consta), para Lazer (Local, Bairro, Municipal) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). O eixo apresenta muitos terrenos vazios, o que favorece a renovação e inserção de novos usos. Há pouca demanda por transportes de passageiros, em virtude dos depósitos de transportadoras e pouca densidade habitacional. Atualmente com pouca importância metropolitana, é uma via de alta capacidade que pode se ligar ao contorno viário, à Biguaçu e à SC-282 (Via Expressa).

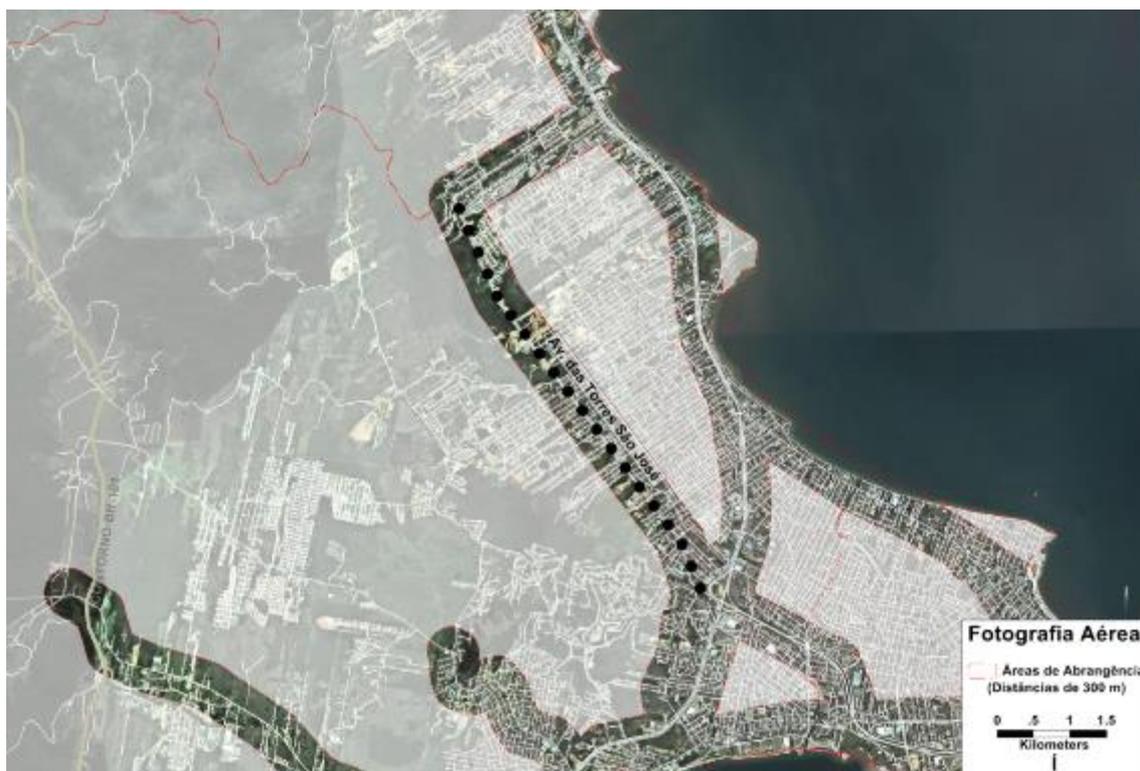


Figura 113: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – Av. das Torres de São José.

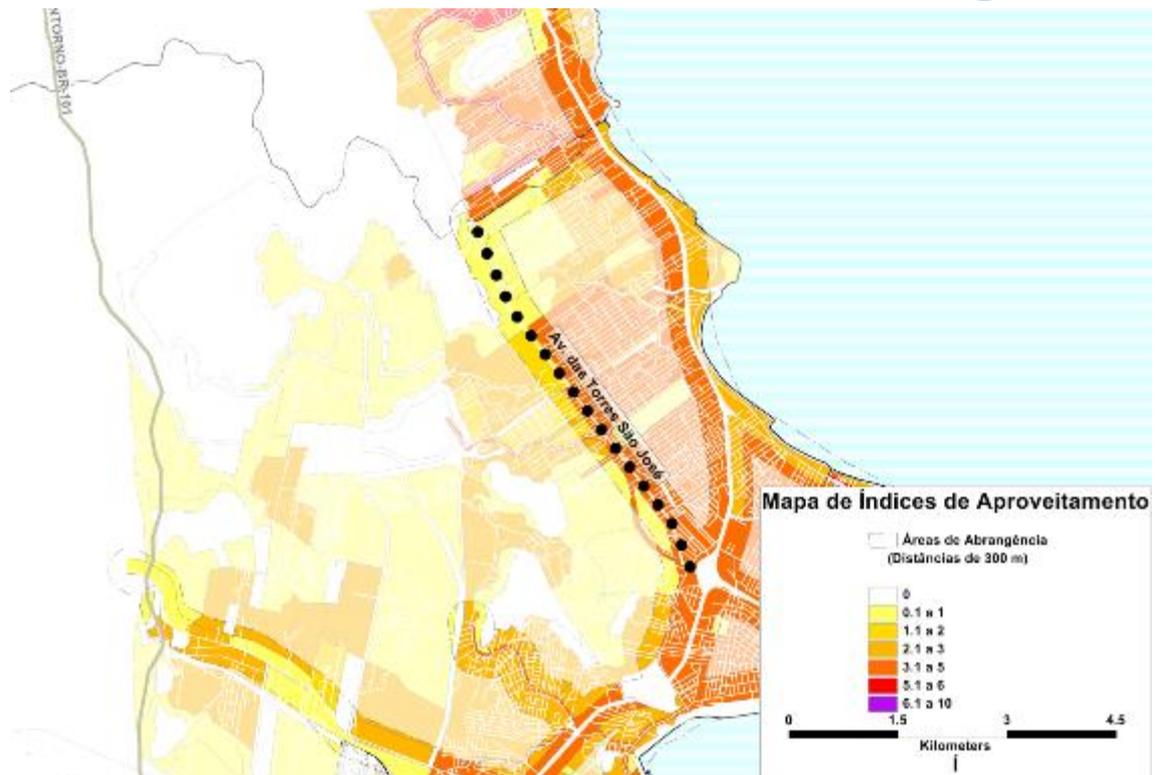


Figura 114: Mapa de Índices de Aproveitamento - Av. das Torres de São José.

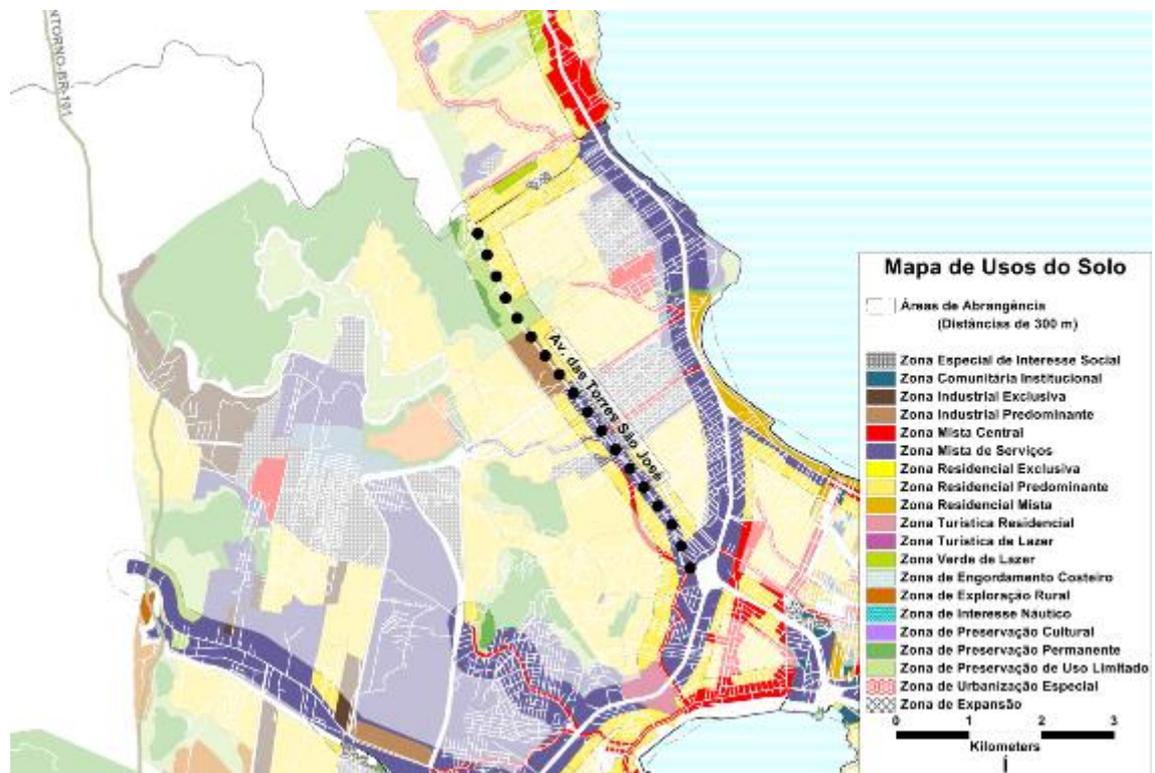


Figura 115: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Av. das Torres de São José.

2.5.30 Rua Vereador Arthur Mariano

Ao longo da Rua Vereador Arthur Mariano encontram-se residências unifamiliares, oficinas mecânicas, comércio variado, serviços, igreja, posto de gasolina, centro de distribuição e pequenas indústrias. Os passeios são irregulares, em más condições de conservação e a rua também não possui área destinada ao trânsito de ciclistas. Há estacionamento de veículos sobre os passeios em frente às lojas. A maior parte de sua extensão é de mão única, com um pequeno segmento de pistas duplas, totalizando 2 faixas de circulação. A largura mínima muro a muro é de 9,35m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Bairro), de Serviços (Local, Bairro, Municipal), Educacional (Bairro, Municipal, Metropolitano), Governamental (Não consta), para Lazer (Local, Bairro, Municipal) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há alta demanda por transportes, pois a área, além de concentrar residências, comércio e serviços, é acesso a outros bairros. Mesmo não havendo terrenos ociosos, há possibilidade de renovação por ser uma área com predominância de edificações de baixo gabarito. Tem importância a nível municipal.

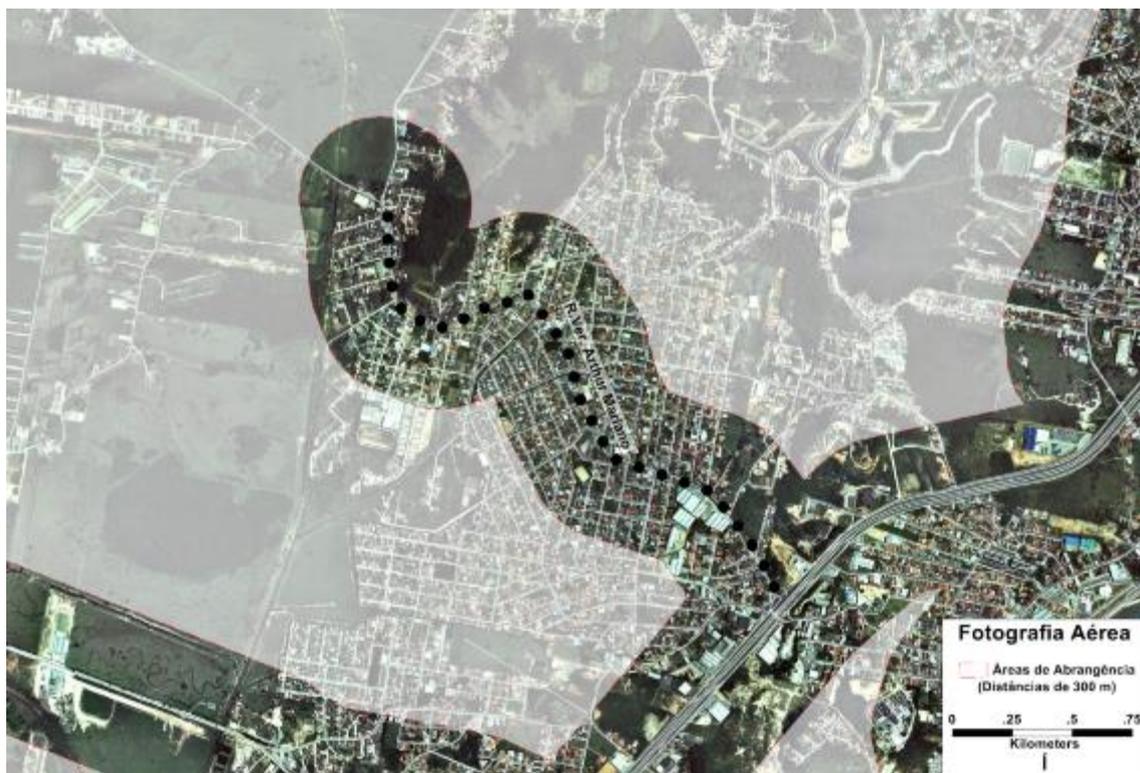


Figura 116: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – R. Ver. Arthur Mariano.

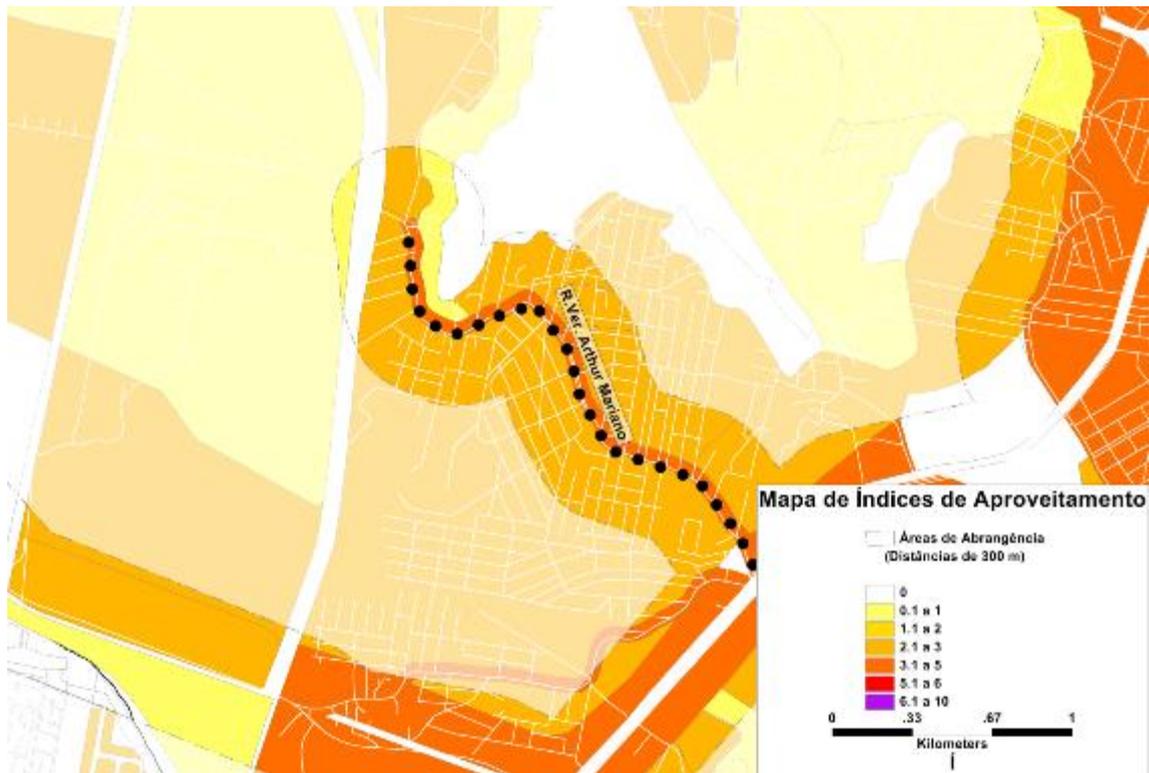


Figura 117: Mapa de Índices de Aproveitamento - R. Ver. Arthur Mariano.

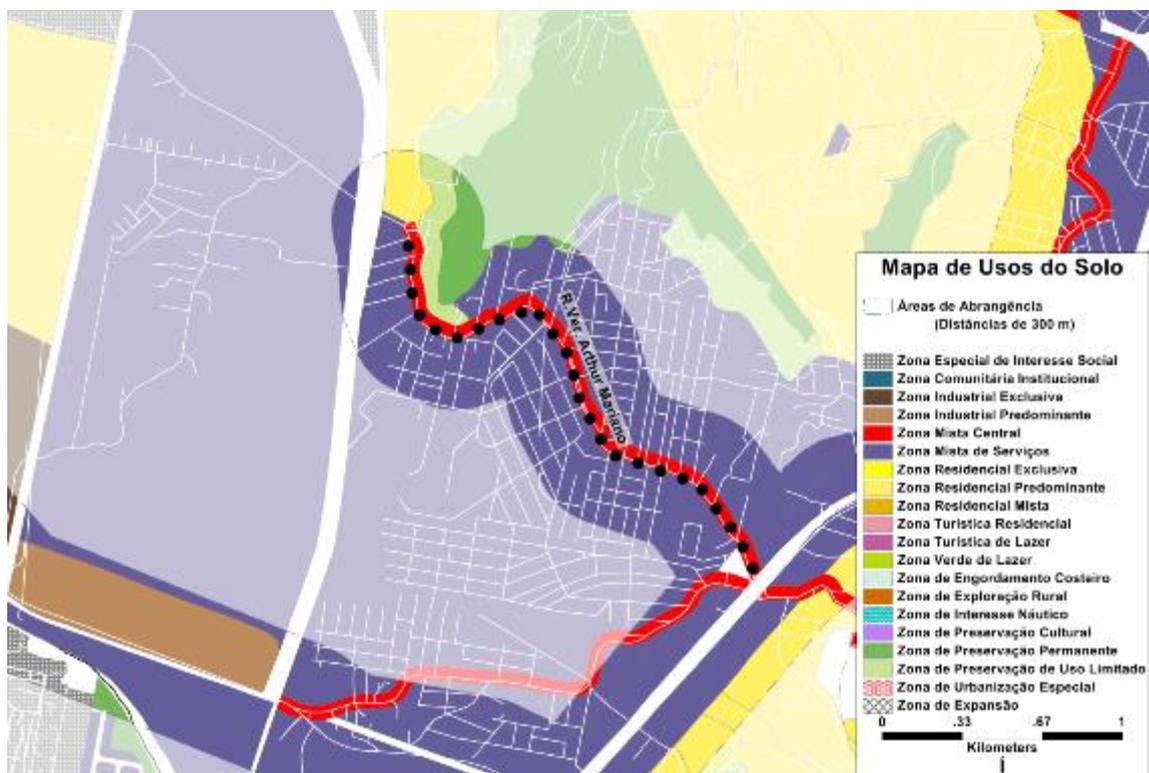


Figura 118: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - R. Ver. Arthur Mariano.

2.5.31 Rua Paulino Pedro Hermes / Rua João Grumiche

A Rua Paulino Pedro Hermes e a Rua João Grumiche formam um pequeno eixo de ligação entre a BR101 e a Avenida das Torres. Ao longo de seu percurso há alguns edifícios de quatro pavimentos com pequeno comércio e serviços no térreo e habitação nos pavimentos superiores, residências unifamiliares, posto de gasolina, concessionária, pequenas indústrias e a Associação Catarinense de Educação Especial. Apresenta passeios ruins e não há ciclovia. A via é de mão dupla, com 1 faixa de rolamento por sentido, e largura mínima muro a muro de 8m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Municipal), de Serviços (Bairro, Municipal), para Lazer (Municipal), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar). Há poucos terrenos ociosos, mas pelo grande número de lojas de comércio e serviços em galpões, há possibilidade de renovação urbana. A demanda por transportes é baixa e a importância do eixo se dá pela conexão entre a Beira-mar de São José e a Avenida das Torres.



Figura 119: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - Paulino Hermes e João Grumiche.

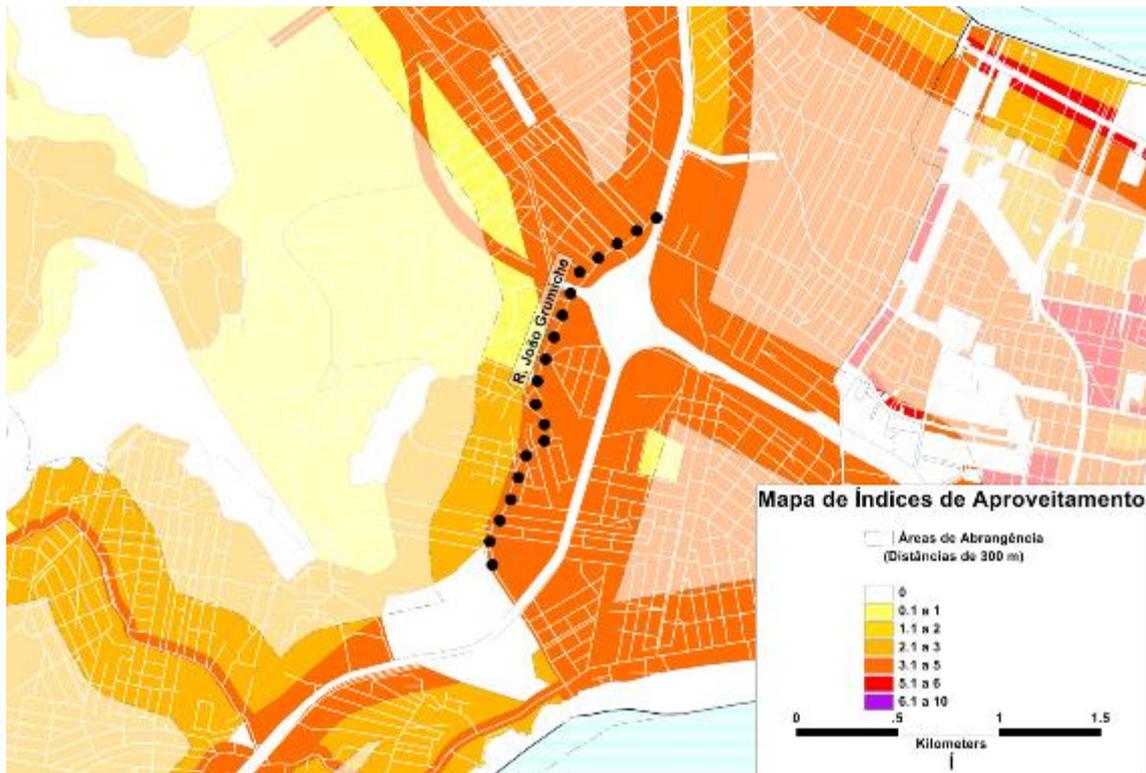


Figura 120: Mapa de Índices de Aproveitamento – ruas Paulino Hermes e João Grumiche.

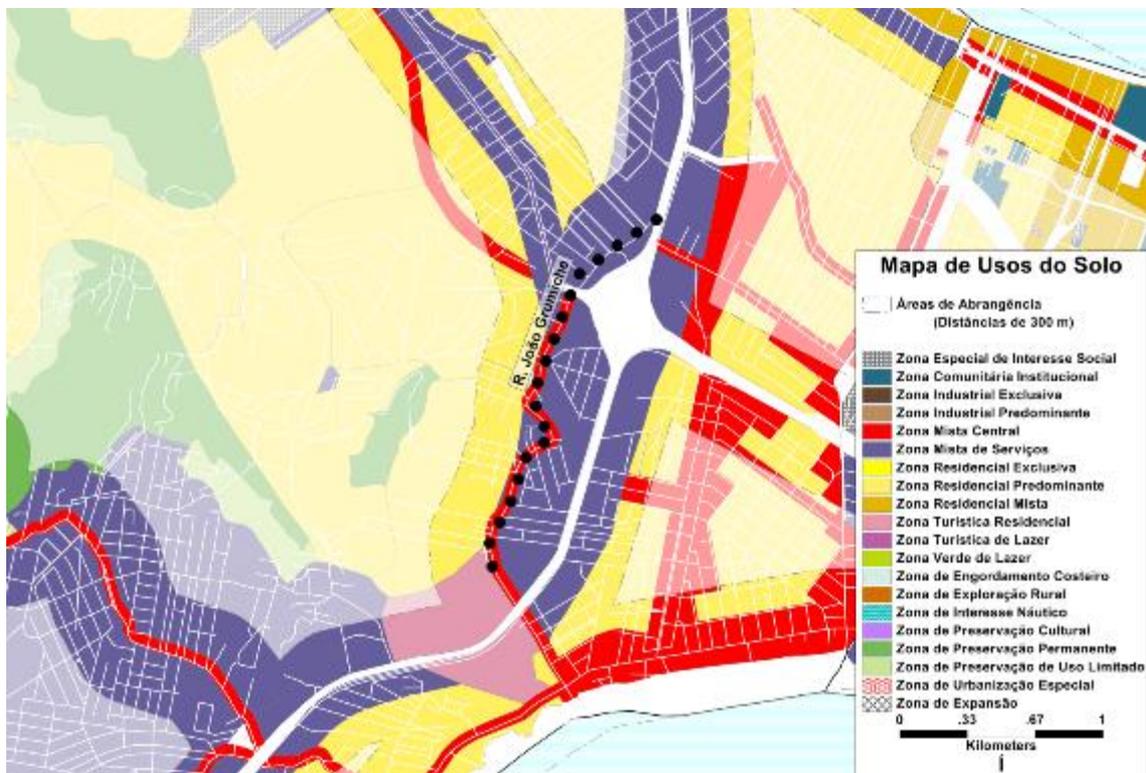


Figura 121: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - Paulino Hermes e João Grumiche.

2.5.32 BR-282 (Via Expressa)

A BR-282, chamada também de Via Expressa, é a principal via de acesso a Florianópolis. Tem grande importância metropolitana e recebe diariamente fluxo intenso de veículos que vão em direção à capital do estado. No trecho de São José, possui edifícios multifamiliares e residências unifamiliares, comércio, serviços, além de uma fábrica de pré-moldados. Tem mão dupla, com 2 faixas de rolamento por sentido, e marginal em alguns trechos. A largura mínima muro a muro é de 77m. Segundo os planos diretores municipais em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Bairro, Municipal), de Serviços (Local, Bairro, Municipal), Educacional (Bairro, Municipal, Metropolitano), Governamental (Não consta), para Lazer (Local, Bairro, Municipal) Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). A possibilidade de renovação ocorre no trecho de Florianópolis, onde há projeto de Operação Urbana Consorciada.



Figura 122: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – BR-282 (Via Expressa).

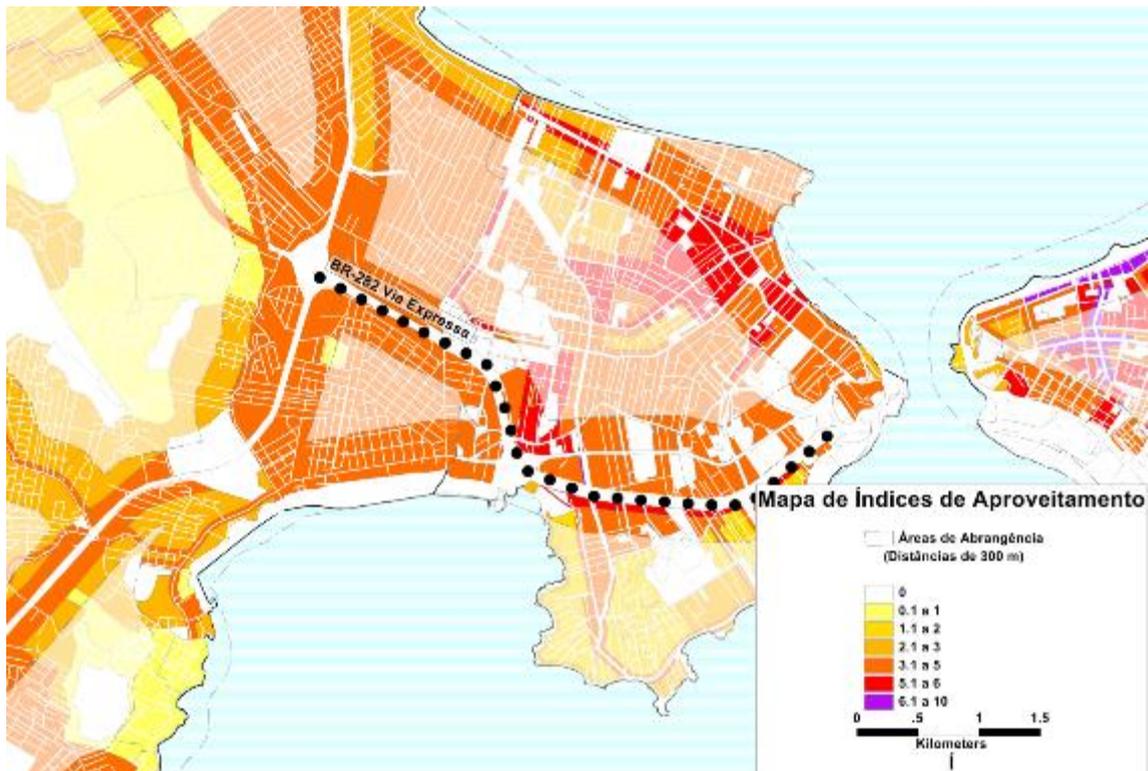


Figura 123: Mapa de Índices de Aproveitamento – BR-282 (Via Expressa).

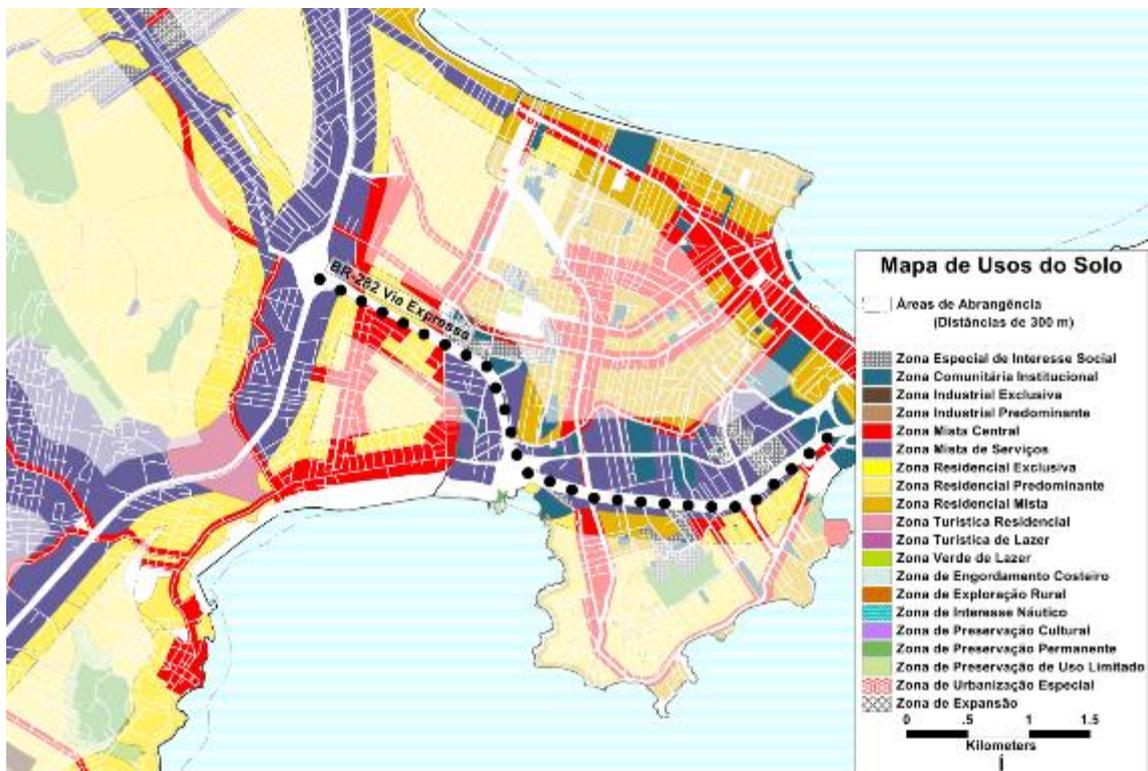


Figura 124: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – BR-282 (Via Expressa).

2.5.33 BR-101 – Segmento 01

A BR-101 tem fundamental importância metropolitana, pois além de ser uma via de grande capacidade e um eixo nacional Norte-Sul, faz a ligação entre os principais municípios da região metropolitana. No trecho de São José existem centros de distribuição, comércio, serviços, shopping-centers, mercado, edifícios multifamiliares e residências unifamiliares. É uma rodovia de mão dupla segregada, com 2 a 3 faixas por sentido, com acostamento e marginais. Os passeios lindeiros às marginais são muitas vezes precários e não há área destinada ao trânsito de ciclistas. A largura mínima da caixa viária é de 58m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Bairro), de; Serviços (Local, Bairro, Municipal), Educacional (Bairro, Municipal, Metropolitano), Governamental (Somente Ministério da Agricultura), para Lazer (Local, Bairro, Municipal), Industrial (Área industrial exclusiva) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há uma quantidade considerável de terrenos vazios, com média a grande suscetibilidade à renovação urbana. Muitos depósitos ao longo do eixo podem ser substituídos para outros usos. Quanto à demanda por transportes, a via recebe um grande fluxo de veículos de passagem, e há paradas de ônibus em suas marginais.

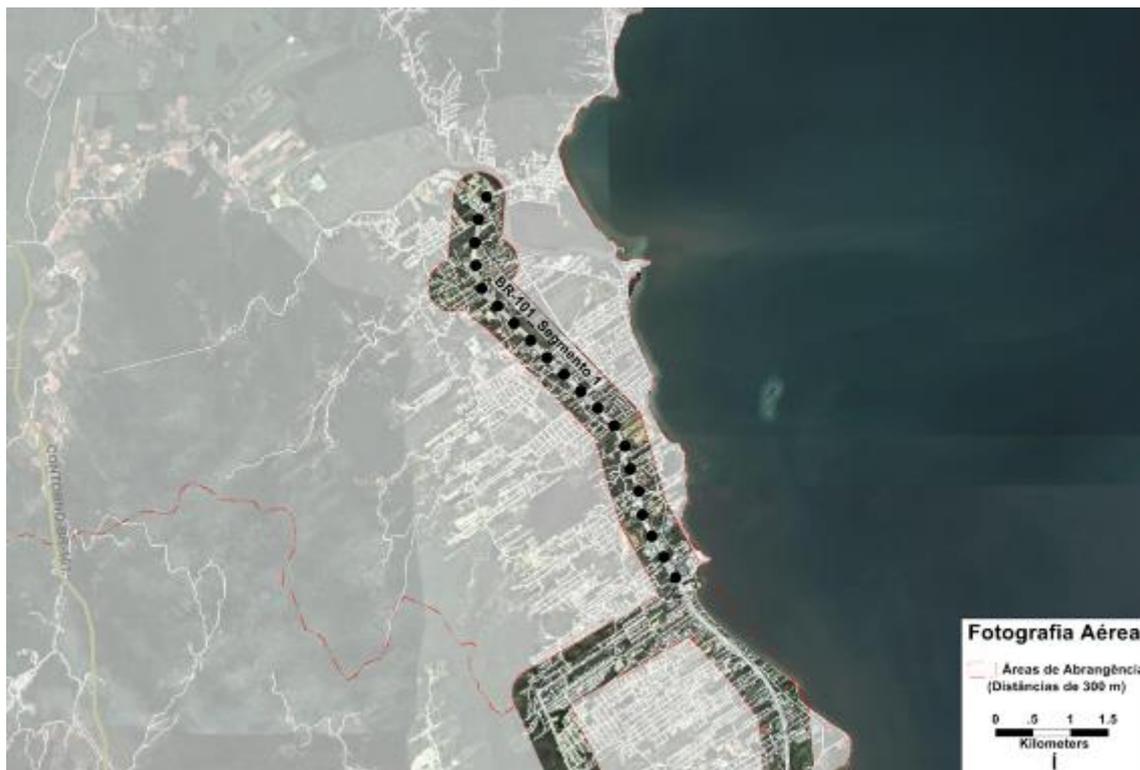


Figura 125: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – BR-101 (Segmento 01).

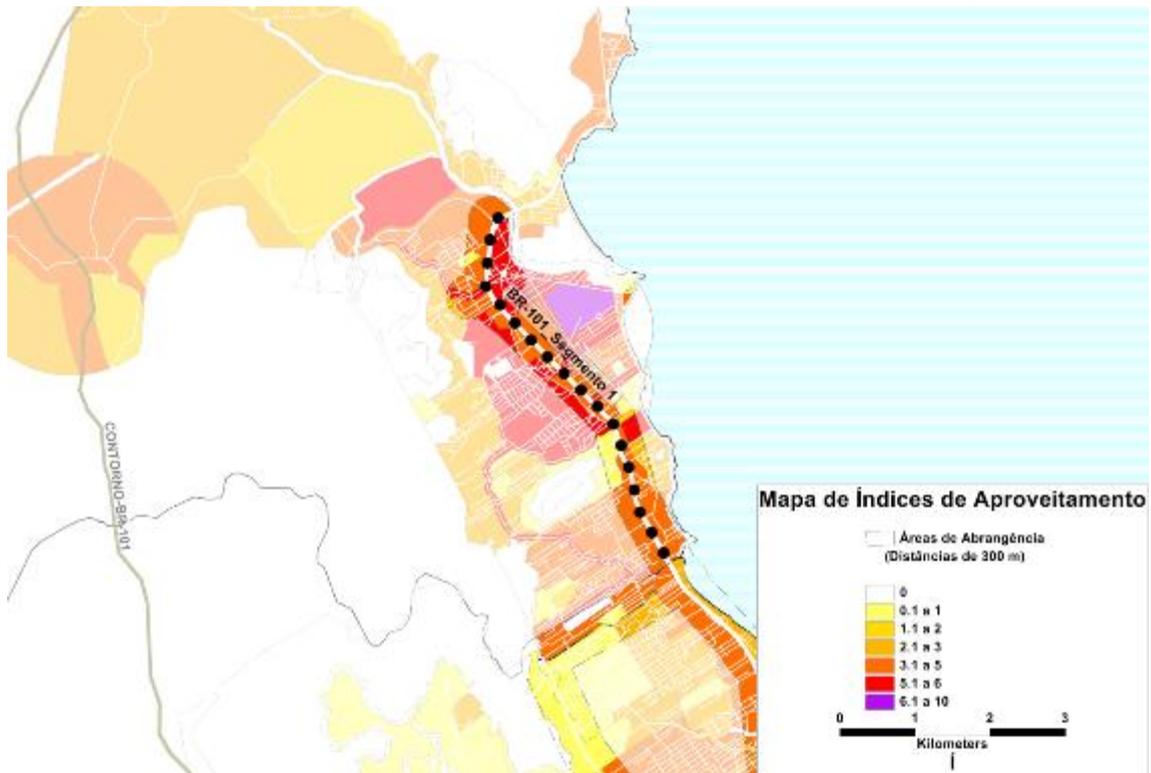


Figura 126: Mapa de Índices de Aproveitamento - BR-101 (Segmento 01).

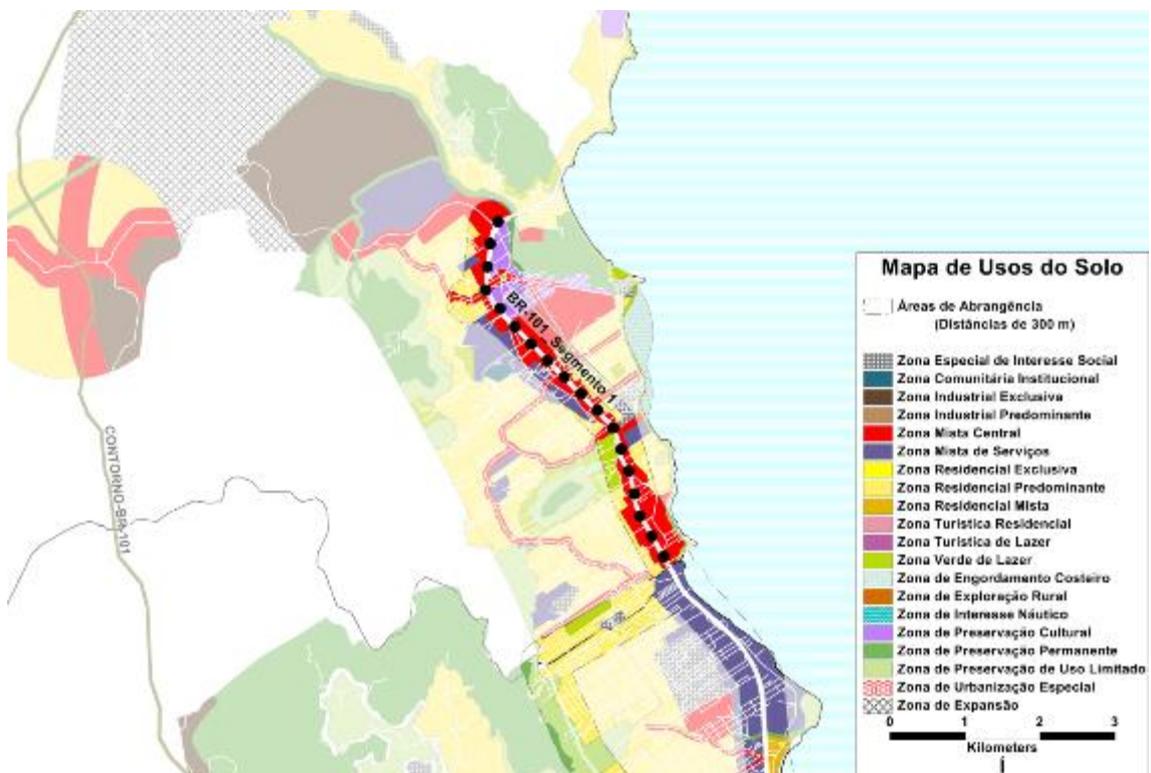


Figura 127: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - BR-101 (Segmento 01).

2.5.34 BR-101 – Segmento 02

O trecho do eixo da BR-101 no Município de São José é, assim como sua extensão completa, uma via expressa, com duas a três pistas e vias marginais. Encontram-se, neste trecho, Shopping Center, edifício multifamiliar, lojas de materiais de construção, serviços, depósitos, posto de gasolina, comércio de grande porte, fábricas e alguns grandes terrenos ociosos. É uma rodovia de mão dupla segregada, com 2 a 3 faixas por sentido, acostamento e marginais. Os passeios lindeiros às marginais são muitas vezes precários e não há área destinada ao trânsito de ciclistas. A largura mínima da caixa viária é de 58m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Bairro), de Serviços (Local, Bairro, Municipal), Educacional (Bairro, Municipal, Metropolitano), Governamental (Somente Ministério da Agricultura), para Lazer (Local, Bairro, Municipal) Industrial (Área industrial exclusiva) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há uma quantidade considerável de terrenos vazios e média a grande possibilidade de renovação urbana, já que muitos depósitos ao longo do eixo podem ser substituídos para outros usos. Quanto à demanda por transportes, a via recebe um grande fluxo de veículos de passagem, e há paradas de ônibus em suas marginais.

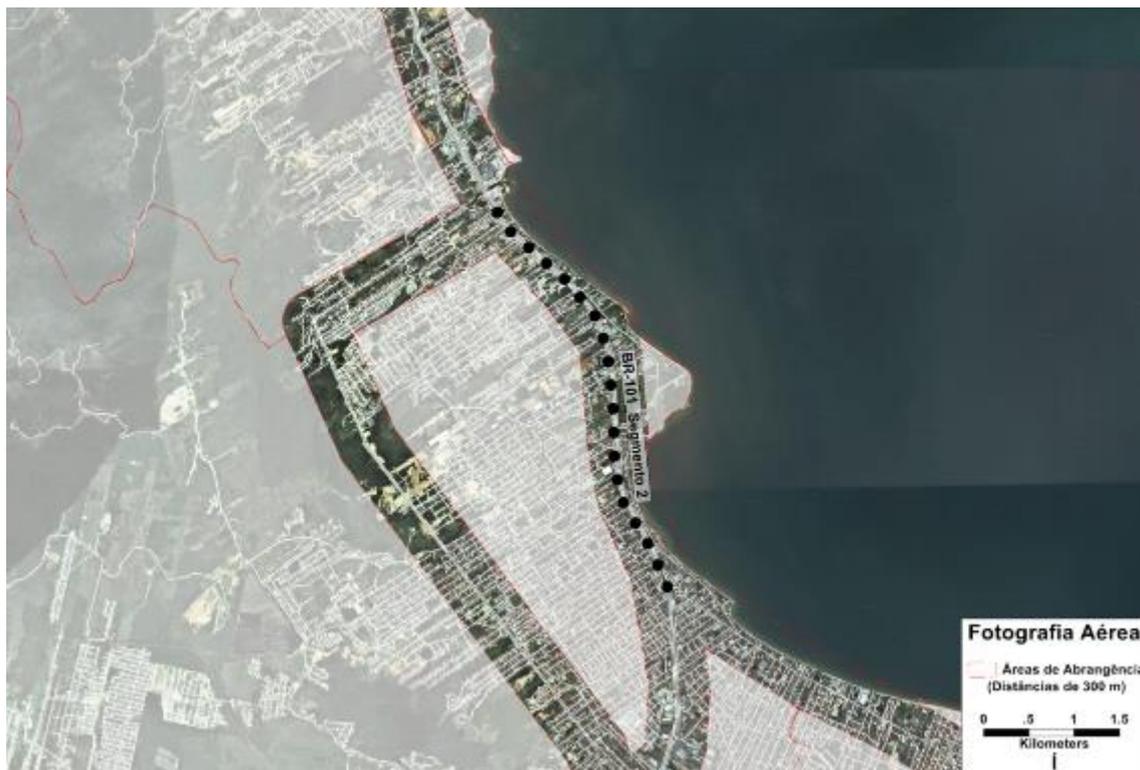


Figura 128: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte BR-101 (Segmento 02).

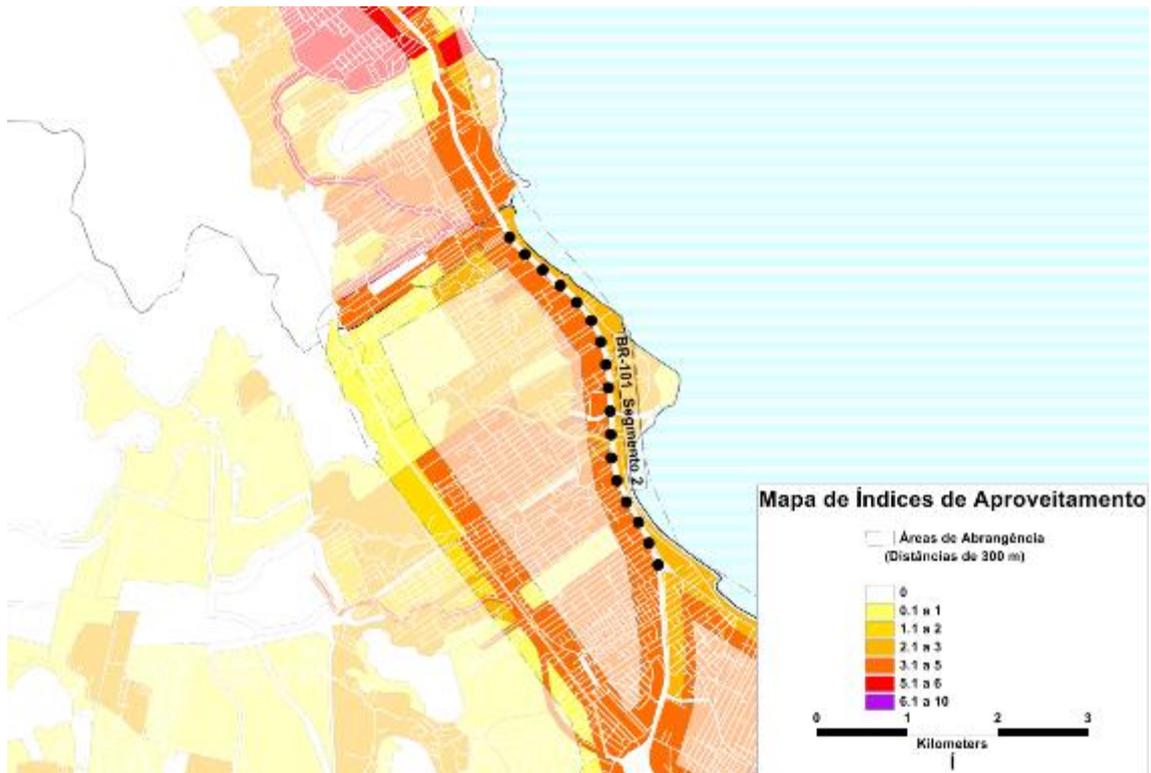


Figura 129: Mapa de Índices de Aproveitamento - BR-101 (Segmento 02).

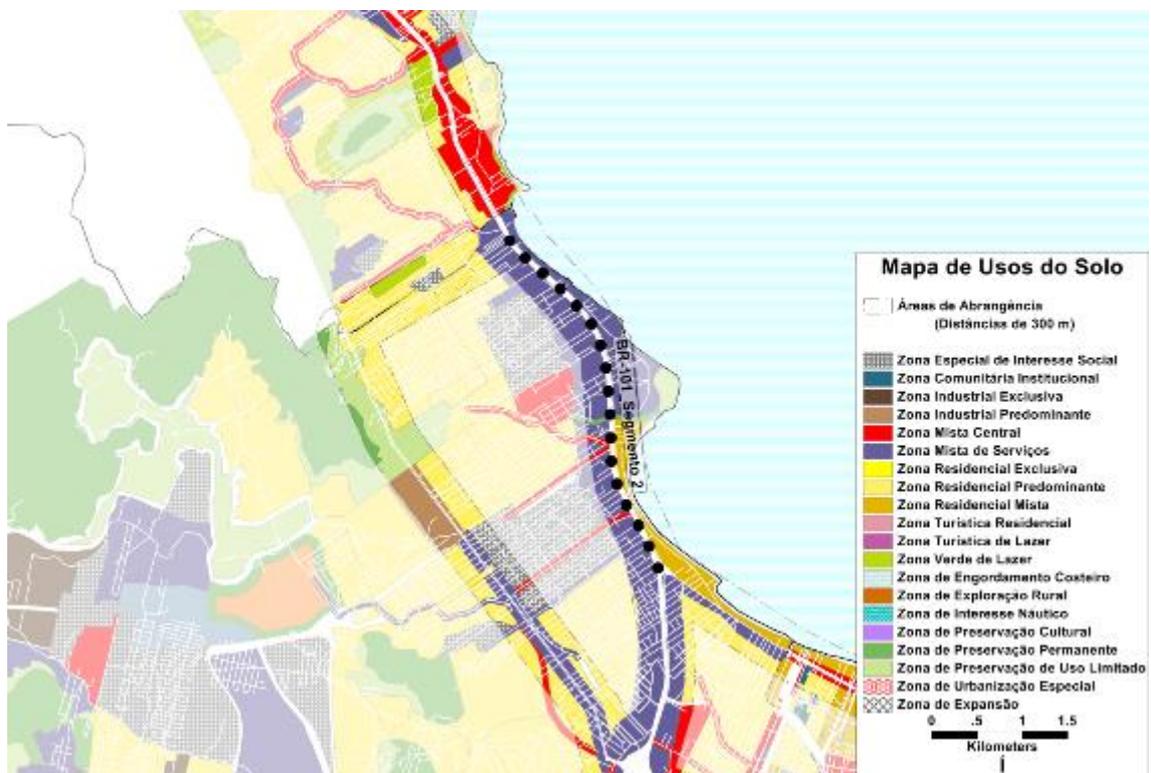


Figura 130: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - BR-101 (Segmento 02).

2.5.35 SC-407

A Rodovia SC-407 conecta a BR-101, na altura de São José, a pequenos municípios da Região da Grande Florianópolis. Esta via possui sentido duplo, com duas faixas por sentido na porção próxima à BR-101, reduzindo-se para uma faixa por sentido ainda no Município de São José. Apresenta acostamentos, porém não há passeios em quase toda sua extensão, tampouco área para o trânsito de ciclistas. Seu entorno é formado por fábricas de pequeno porte, poucas residências unifamiliares e multifamiliares, pequenos comércios e postos de gasolina. Seus usos permitidos, segundo o Plano Diretor de São José, são Comercial (Local, Municipal), de Serviços (Bairro, Municipal), para Lazer (Municipal), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar). É um importante eixo metropolitano, mas com demanda por transporte baixa, visto ser via de passagem. Este eixo pode receber renovações urbanas, pois seu entorno não é consolidado.



Figura 131: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – SC-407.

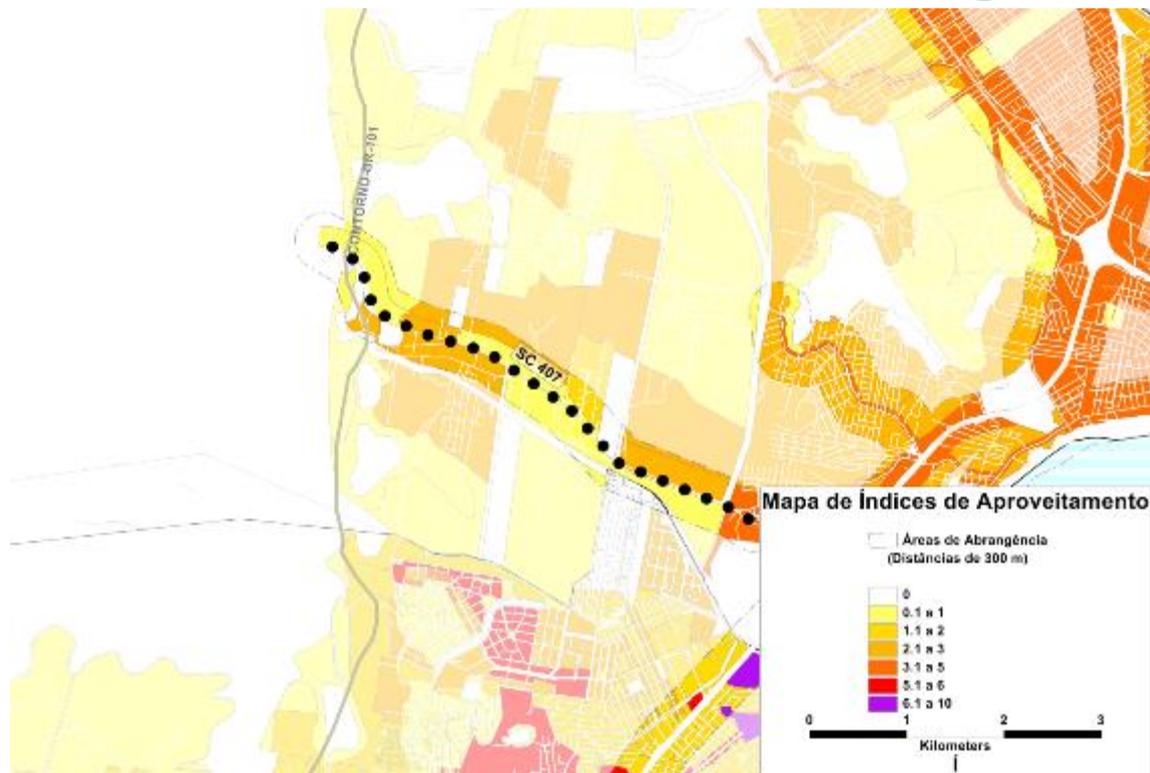


Figura 132: Mapa de Índices de Aproveitamento – SC-407.

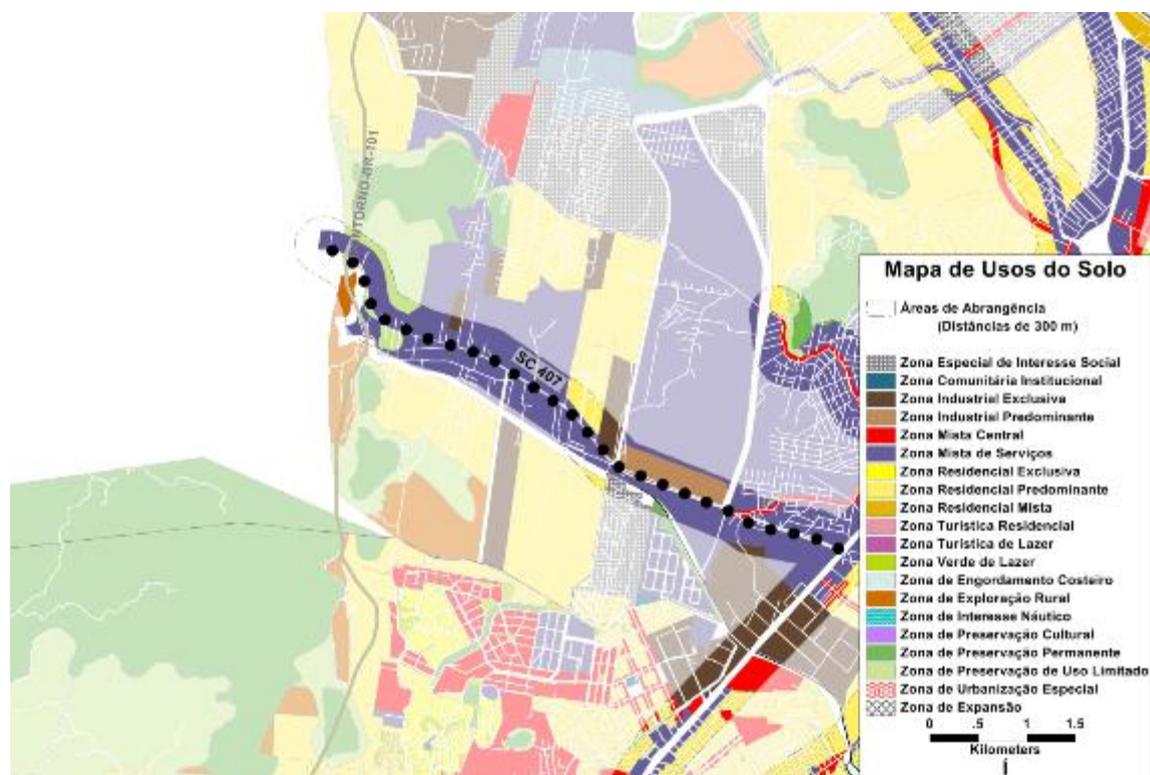


Figura 133: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – SC-407.

2.5.36 BR-101 – Segmento 03

O trecho do eixo da BR-101 no Município de Palhoça, ao sul da SC-407, possui muitos terrenos ociosos, posto de gasolina, fábricas, poucas residências unifamiliares, serviços para automóveis e estabelecimentos comerciais de grande porte. É uma rodovia de mão dupla, com 2 a 3 faixas por sentido, acostamento e marginais. Os passeios lindeiros às marginais são muitas vezes precários, não havendo área destinada ao trânsito de ciclistas. A largura mínima da caixa viária é de 58m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo permitido nas imediações é Comercial (Local, Bairro, Municipal), para Serviços (Bairro), Educacional (Municipal, Metropolitano), Governamental (Municipal), para Lazer (Local, Bairro, Municipal), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há muitos terrenos livres e alta possibilidade de renovação, pois muitos depósitos e indústrias ao longo do eixo podem ser substituídos por imóveis com outra destinação, assim como os terrenos ociosos. É um eixo de ligação metropolitana muito importante e recebe grande fluxo de veículos.

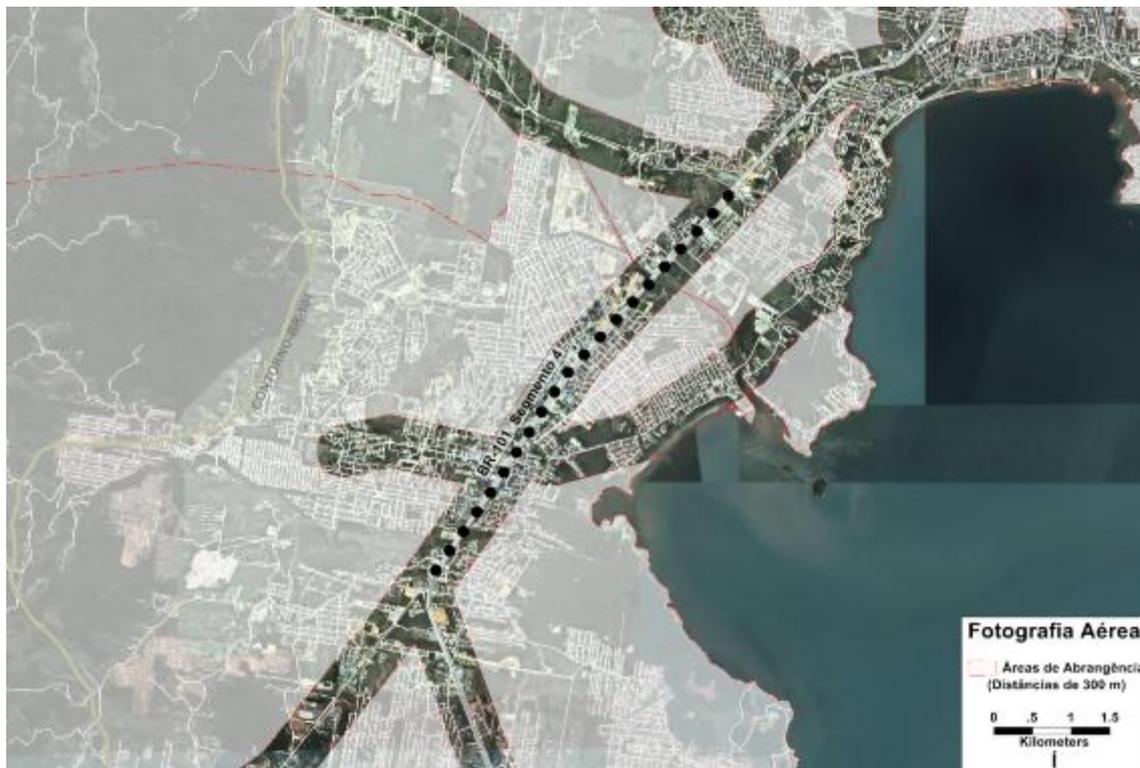


Figura 134: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - BR-101 – Segmento 03.

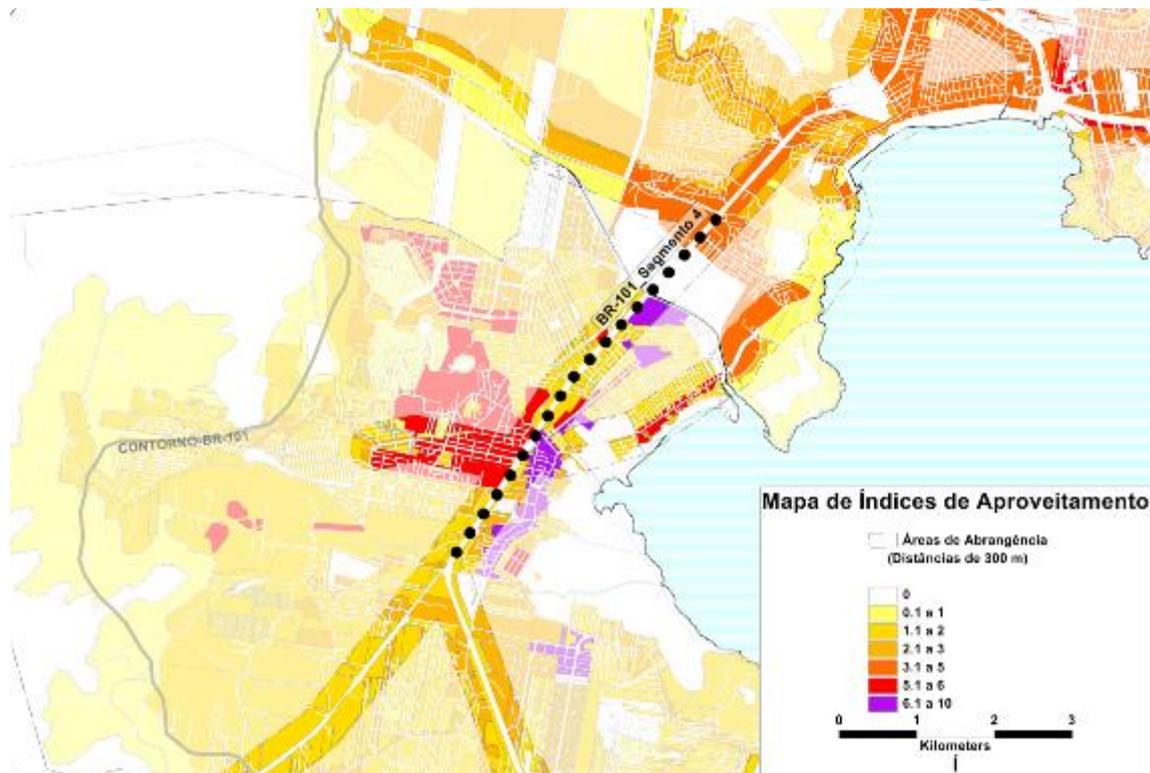


Figura 135: Mapa de Índices de Aproveitamento - BR-101 – Segmento 03.

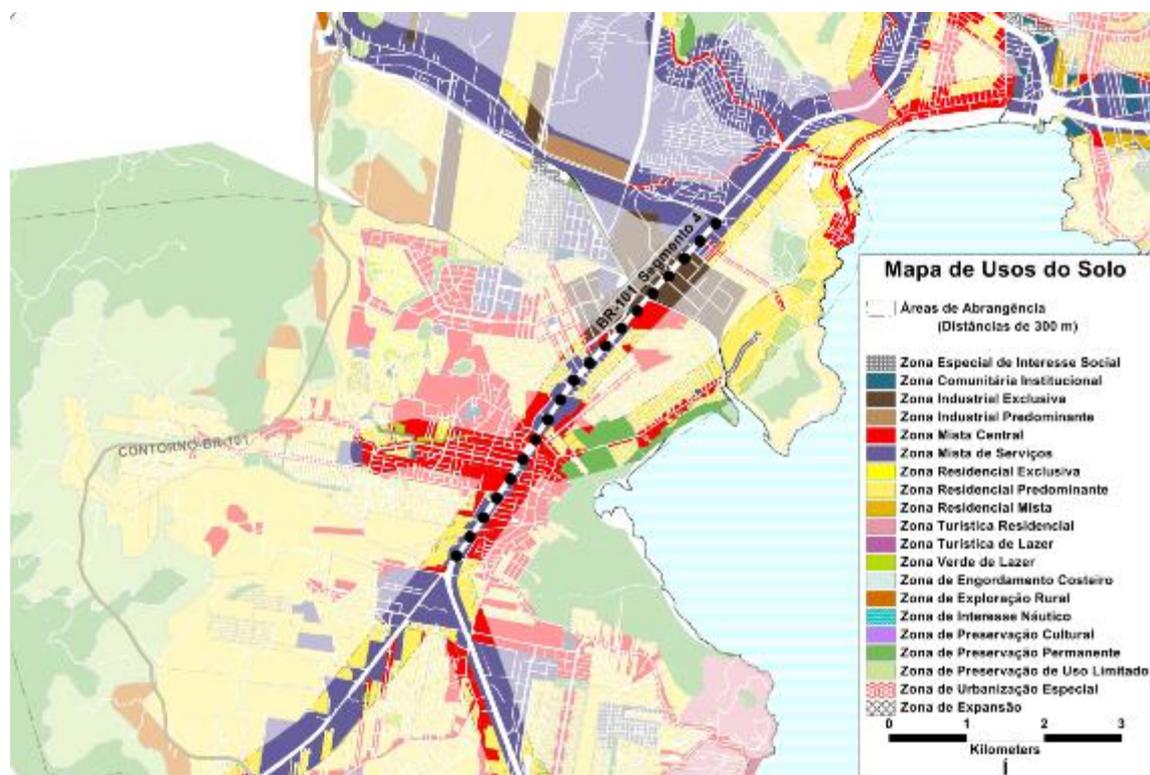


Figura 136: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - BR-101 – Segmento 03.

2.5.37 BR-282

Esta parte da BR-282, que não tem conexão alguma com o trecho da Via Expressa, liga o litoral à Serra Catarinense e tem grande importância metropolitana. Na porção de Palhoça, estão instalados nesse trecho imóveis para serviços predominantemente locais, de baixo gabarito, havendo início de construção de edifícios residenciais. São mais comuns, entretanto, residências unifamiliares, centros de distribuição, indústrias e lotes livres. É uma rodovia de mão dupla, com 1 faixa de rolamento por sentido. Possui acostamento, mas sem marginais. A largura mínima da caixa viária é de 55m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas suas imediações é Comercial (Local, Bairro, Municipal), para Serviços (Bairro), Educacional (Municipal, Metropolitano), Governamental (Municipal), para Lazer (Local, Bairro, Municipal), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar). Há muitos terrenos vazios e ociosos no trecho e a área não é bem consolidada, o que garante grande possibilidade de renovação urbana. A demanda por transportes é baixa por não se tratar de área muito densificada, mesmo que seja grande o fluxo de veículos por ser acesso à Serra Catarinense.



Figura 137: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – BR-282.

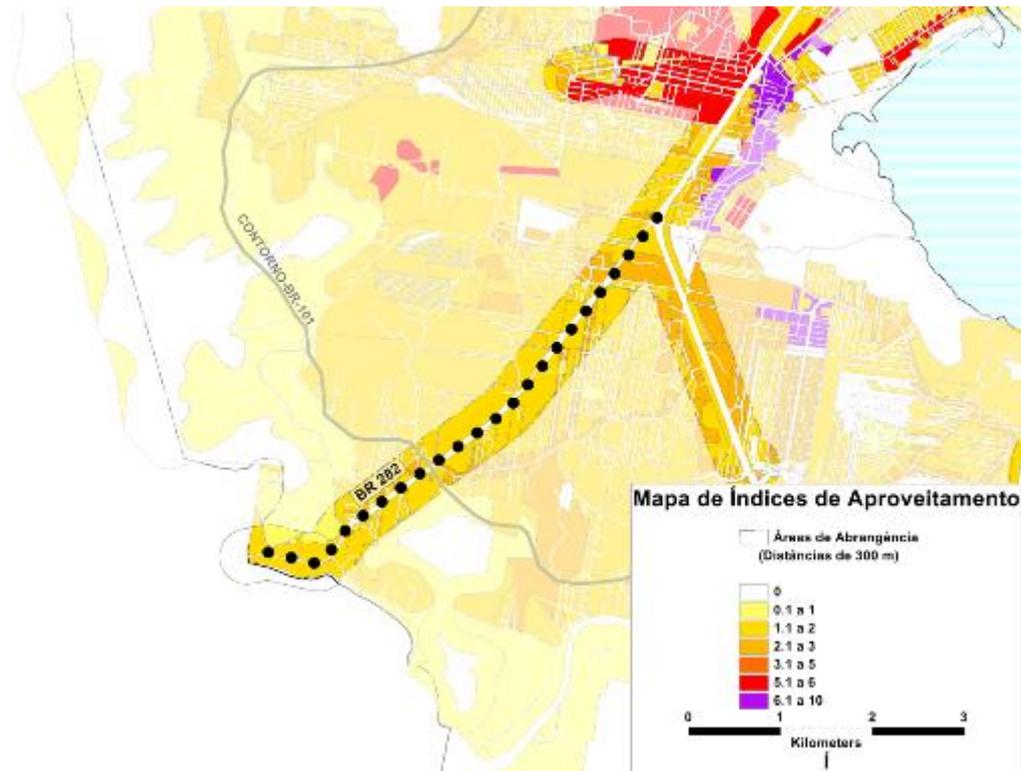


Figura 138: Mapa de Índices de Aproveitamento - BR-282.

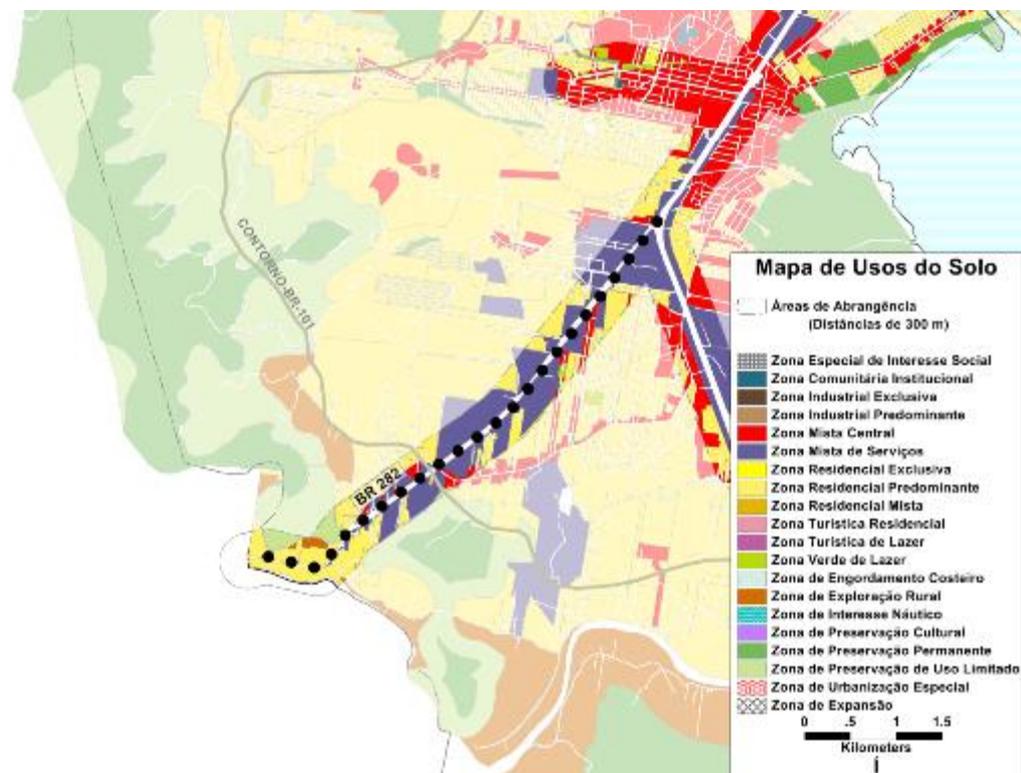


Figura 139: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - BR-282.

2.5.38 Av. Atílio Pagani

Importante rua do Município de Palhoça, este eixo concentra a prefeitura e outros serviços municipais, comércio, serviços, edifícios multifamiliares em altura e poucas residências unifamiliares, shopping center, mercado, hotel, postos de gasolina e bancos. Com calçadas regulares e ciclofaixa unidirecional junto ao canteiro central, é via de mão dupla, com duas faixas de rolamento por sentido, e largura mínima entre testadas de 19,30m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Bairro, Municipal), de Serviços (Bairro) Educacional (Municipal, Metropolitano), Governamental (Municipal), para Lazer (Local, Bairro, Municipal), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Há ao longo do eixo muitos terrenos vazios, mas atividade intensa da construção civil. O eixo tem média a grande demanda por transportes, pela variedade de serviços e comércio, com importância no âmbito municipal.



Figura 140: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – Av. Atílio Pagani.

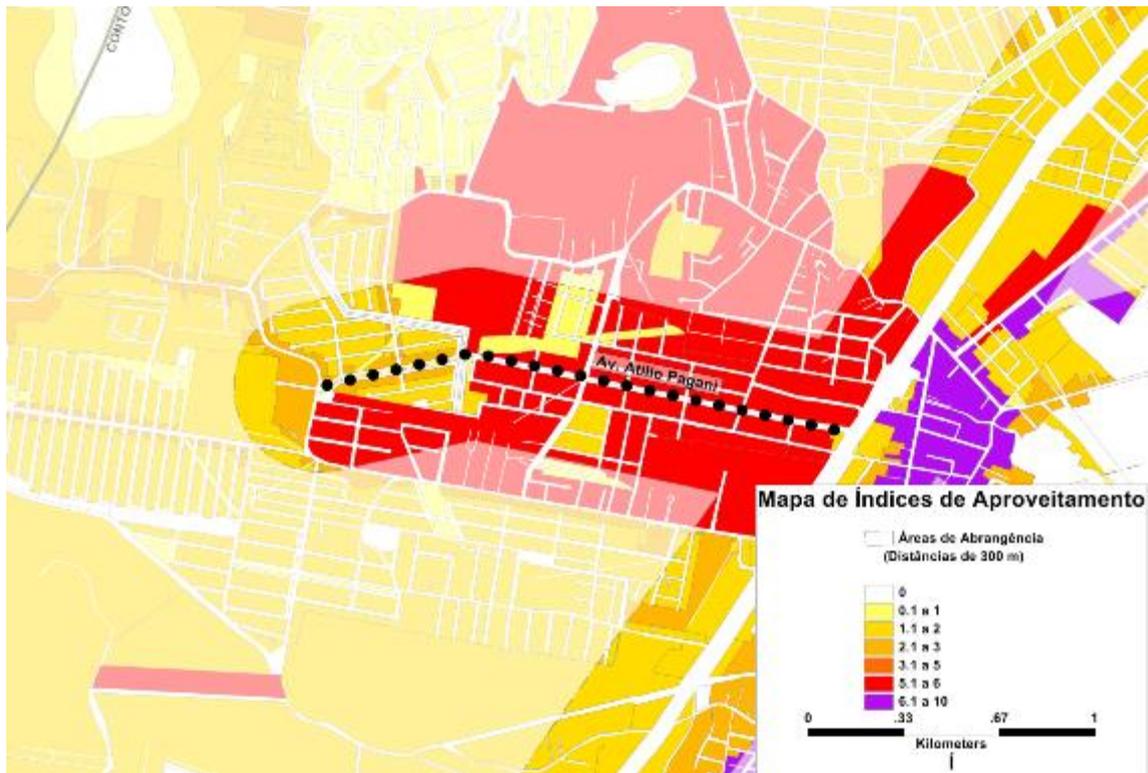


Figura 141: Mapa de Índices de Aproveitamento – Av. Atílio Pagani.

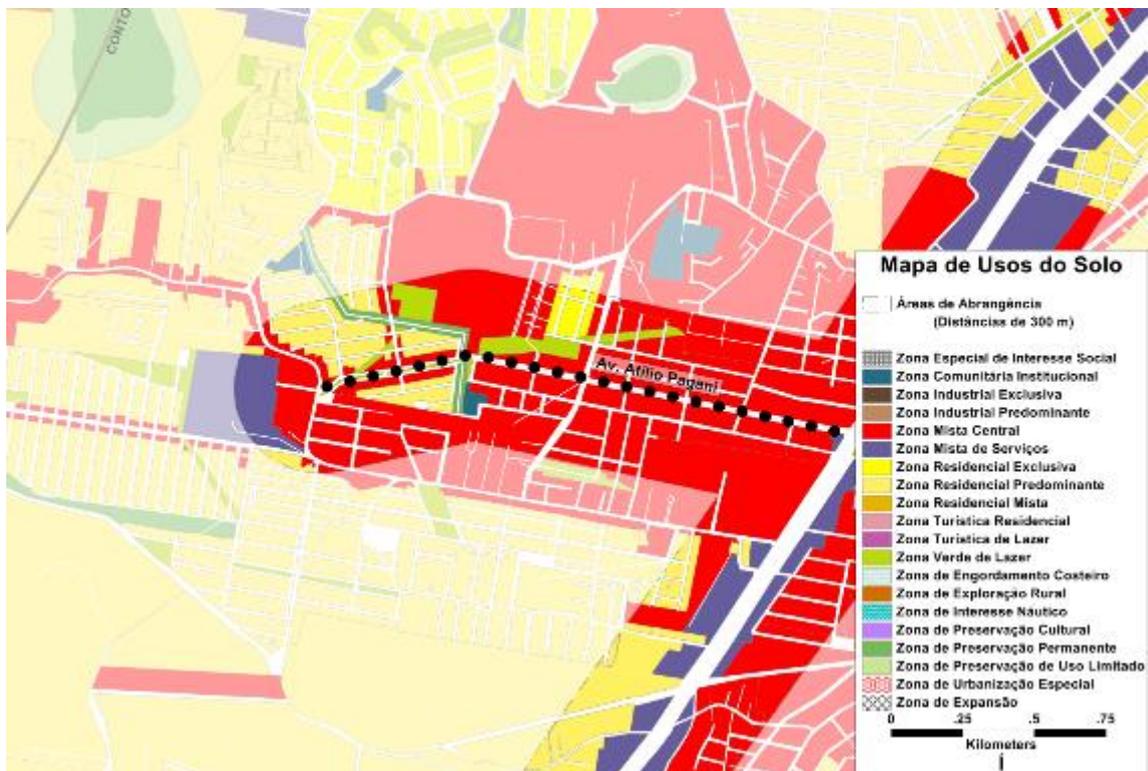


Figura 142: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento – Av. Atílio Pagani.

2.5.39 Rua Frederico Alonso

Este eixo é composto pelas ruas Tenente Francisco Lehmkhul, João Born, Av. Aniceto Zacchi, Ruas Jaci Destri, Frederico Alonso, Padre Cunha, Gaspar Neves e Av. Accioni Souza Filho, compreendendo os municípios de Palhoça e São José. Seu entorno é constituído de residências unifamiliares e multifamiliares, pequenos serviços, comércio vicinal e supermercado. As vias que compõem este eixo apresentam características semelhantes, com sentido duplo e uma faixa por sentido, calçadas estreitas e irregulares, sem local apropriado para o trânsito de ciclistas e com estacionamento sobre o passeio em frente às edificações. A distância mínima de muro a muro é de 12m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Bairro, Municipal), de Serviços (Bairro), Educacional (Municipal, Metropolitano), Governamental (Municipal), para Lazer (Local, Bairro, Municipal), Industrial (Baixo) e Residencial (Unifamiliar, Multifamiliar). Por ser um trecho com alta atividade comercial e tratando-se de uma conexão entre os municípios de São José e Palhoça, há demanda por transporte, ao mesmo tempo em que podem haver renovações urbanas, pois seu entorno não é consolidado, com edificações de baixo gabarito e grande quantidade de terrenos ociosos.



Figura 143: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – R. Frederico Alonso.

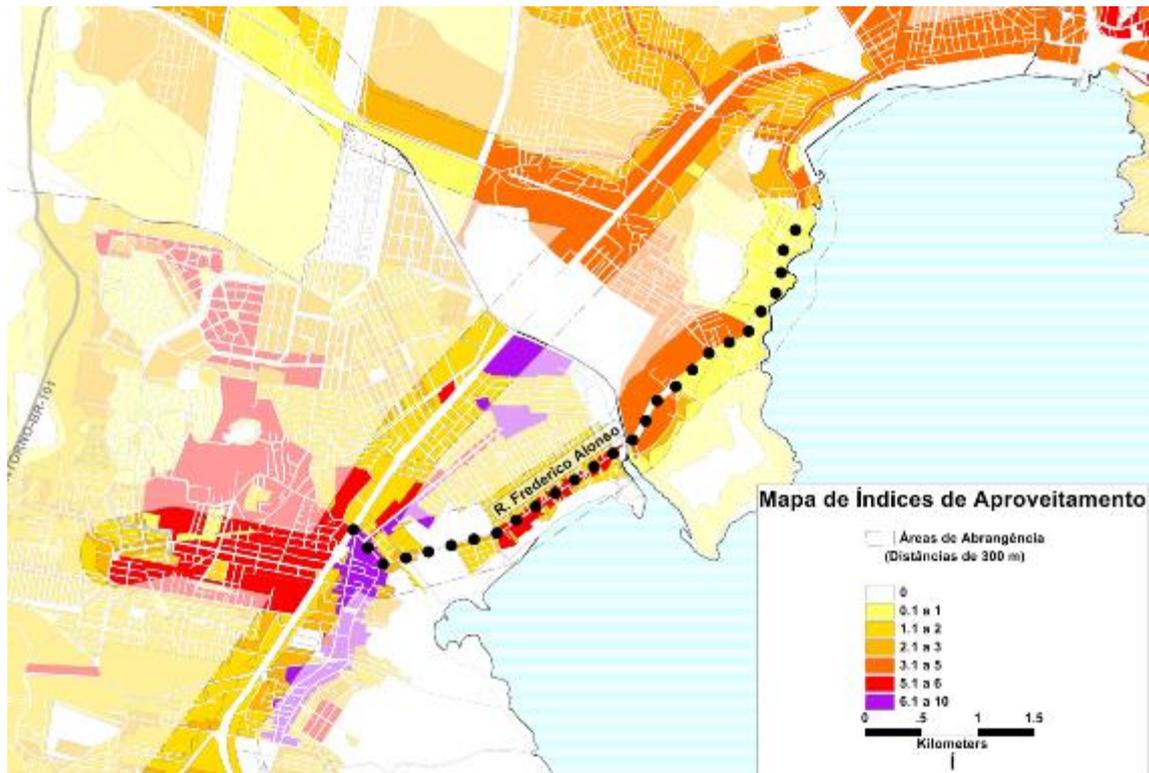


Figura 144: Mapa de Índices de Aproveitamento - R. Frederico Alonso.

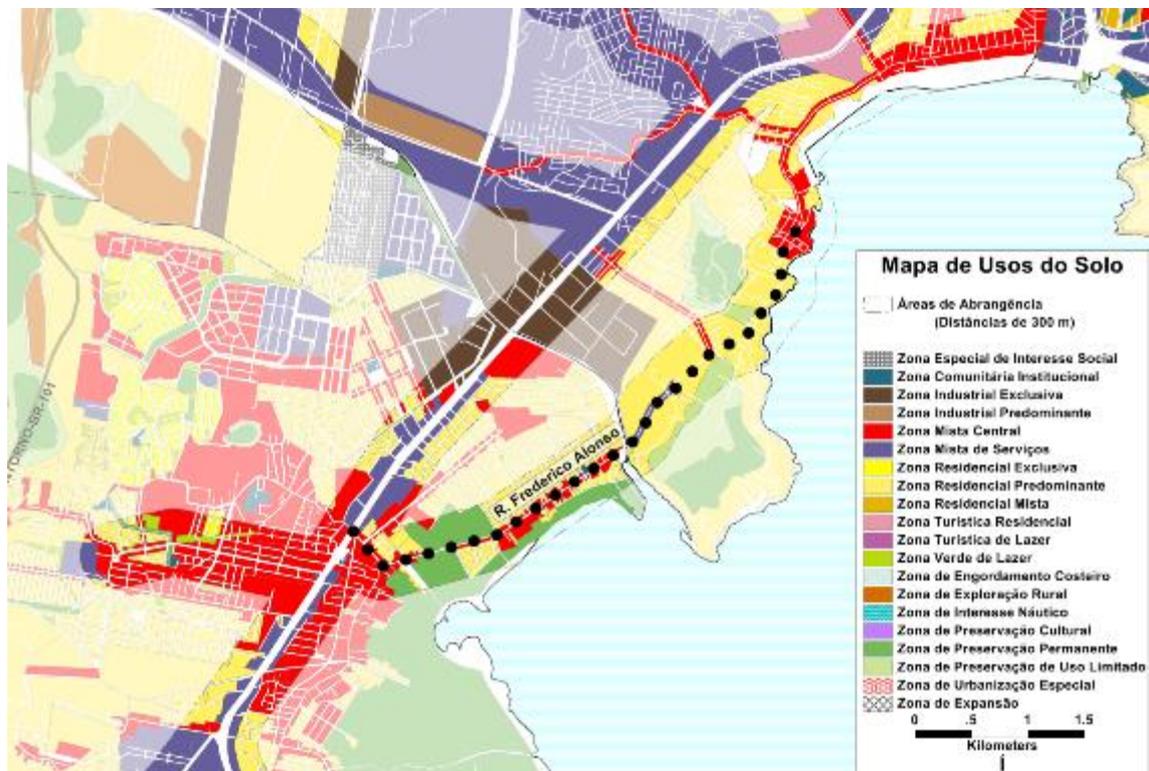


Figura 145: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - R. Frederico Alonso.

2.5.40 BR-101 – Segmento 4

A porção de Biguaçu da BR-101, igualmente importante em toda sua extensão metropolitana, é área com uso predominantemente industrial e comercial de grande porte, com edificações de gabarito de dois pavimentos. É uma rodovia de mão dupla, com 2 a 3 faixas por sentido, acostamento e marginais. Os passeios lindeiros às marginais são muitas vezes precários e não há área destinada ao trânsito de ciclistas. A largura mínima da caixa viária é de 58 m. Segundo o Plano Diretor Municipal vigente, o uso do solo nas imediações é Comercial (Local, Bairro, Municipal) e Industrial (Baixo). Ao longo do trecho há algumas glebas que, juntamente com os muitos depósitos, podem ser substituídos por edificações para outros usos, gerando grande possibilidade de renovação. Quanto à demanda por transportes, a via recebe um grande fluxo de veículos de passagem, e há paradas de ônibus em suas marginais.

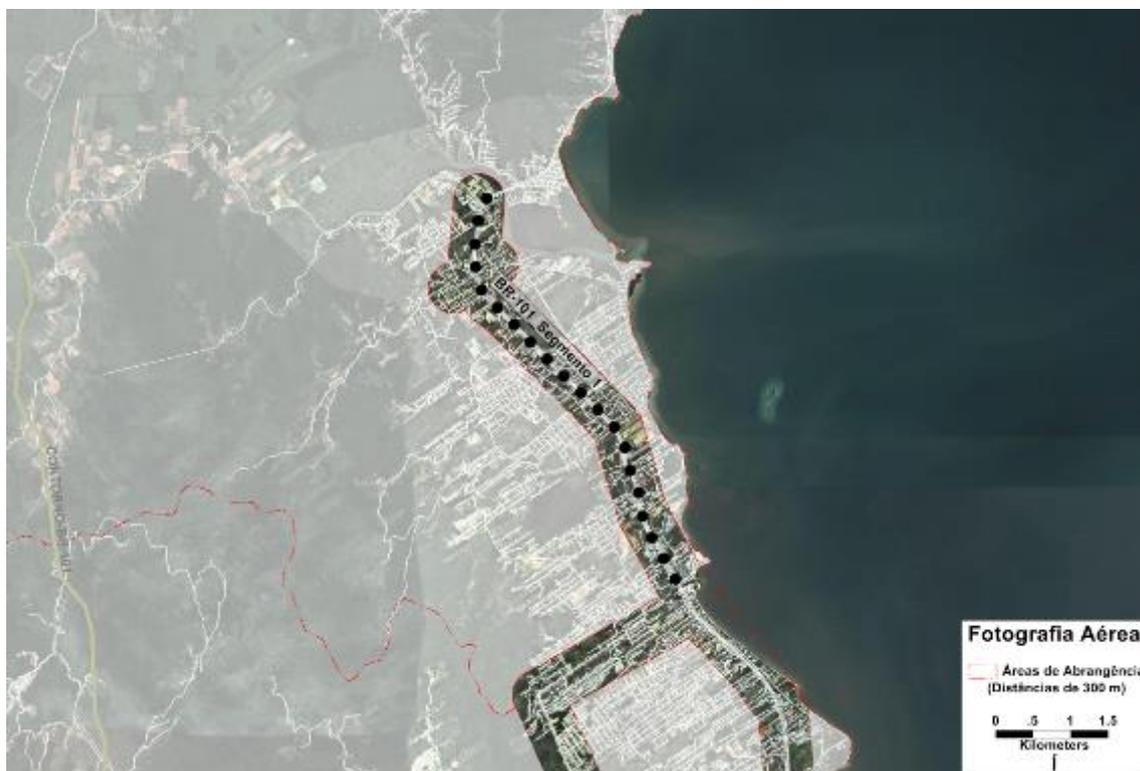


Figura 146: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte – BR-101 – Segmento 4.

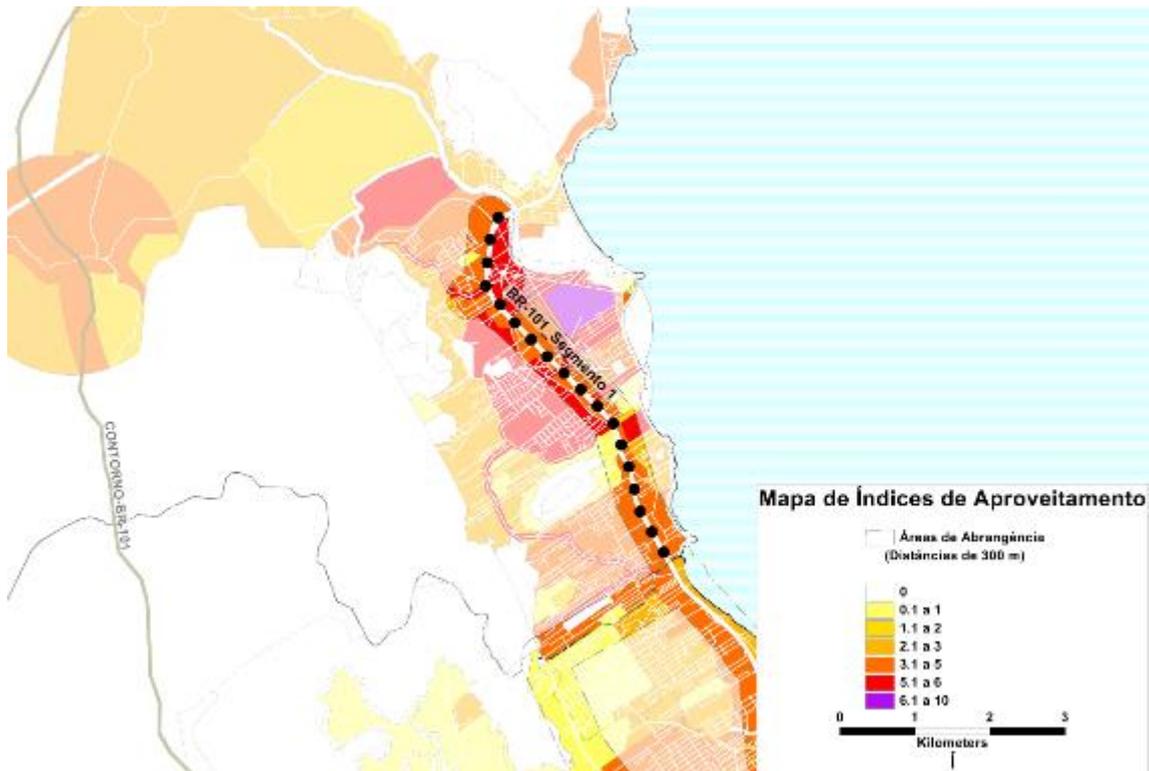


Figura 147: Mapa de Índices de Aproveitamento - BR-101 – Segmento 4.

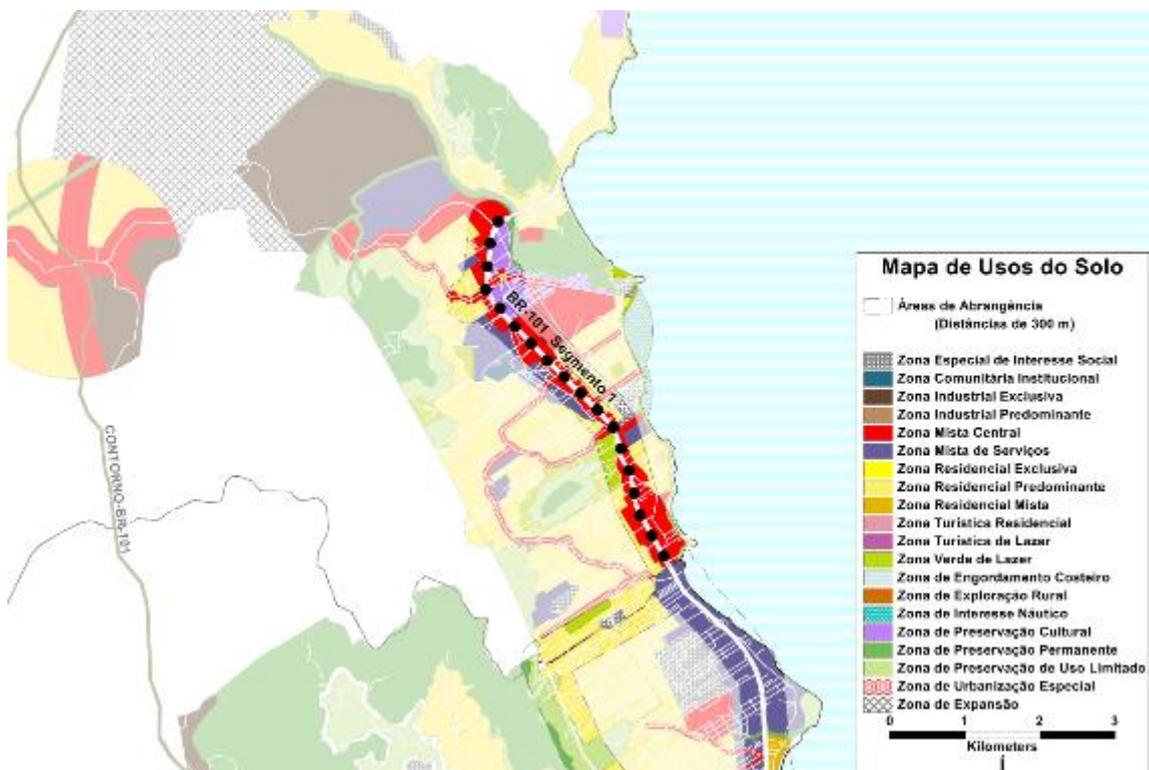


Figura 148: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento - BR-101 – Segmento 4.

2.5.41 Rua Getúlio Vargas

A Rua Getúlio Vargas é uma rua importante do Município de Biguaçu. Cortada pela BR-101, é área predominantemente residencial a oeste da rodovia e de uso misto a leste, na parte em que encontra a principal praça da cidade. Na porção leste desta rua trafegam as principais linhas de ônibus da cidade e, na parte oeste, há uma parada de ônibus interestaduais. Dispõe de calçadas de qualidade mediana a ruim, sem área destinada ao trânsito de ciclistas. É via de mão única na parte leste e dupla a oeste, tendo duas faixas de rolamento, e largura mínima muro a muro de 13 m. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, os usos permitidos nas suas imediações são comerciais e serviços (Local, Bairro, Municipal) e residencial unifamiliar e multifamiliar, sendo a via um eixo de adensamento previsto no zoneamento. Não há terrenos ociosos, mas existe possibilidade de renovação urbana, dado que as edificações são de baixo gabarito. A demanda por transportes é média, por ser via ligada ao centro de Biguaçu.



Figura 149: Foto aérea da área de abrangência do eixo de transporte - Rua Getúlio Vargas.

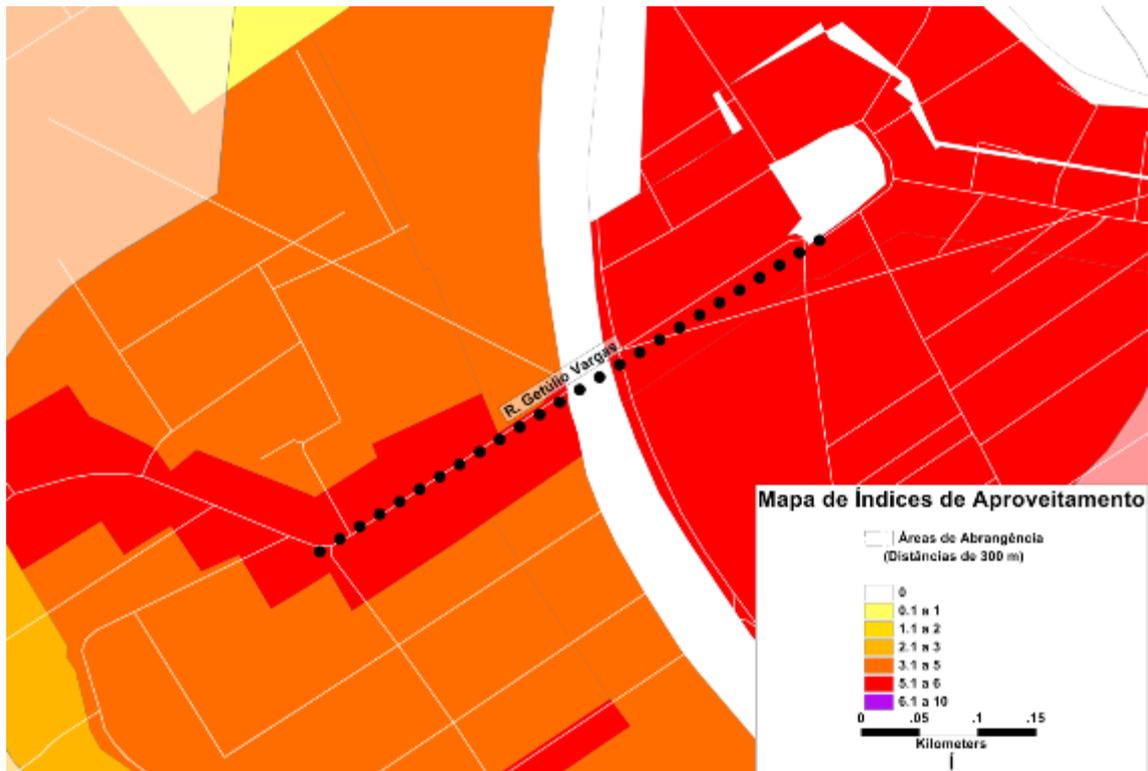


Figura 150: Mapa de Índices de Aproveitamento -- Rua Getúlio Vargas.

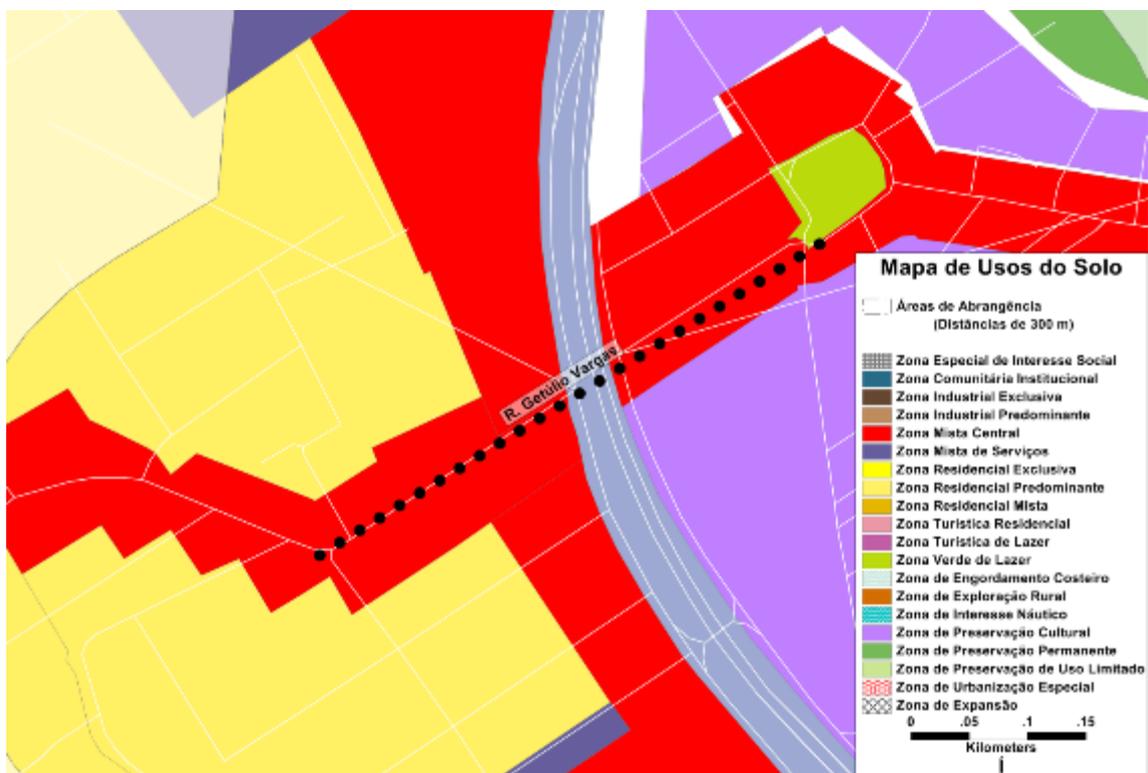
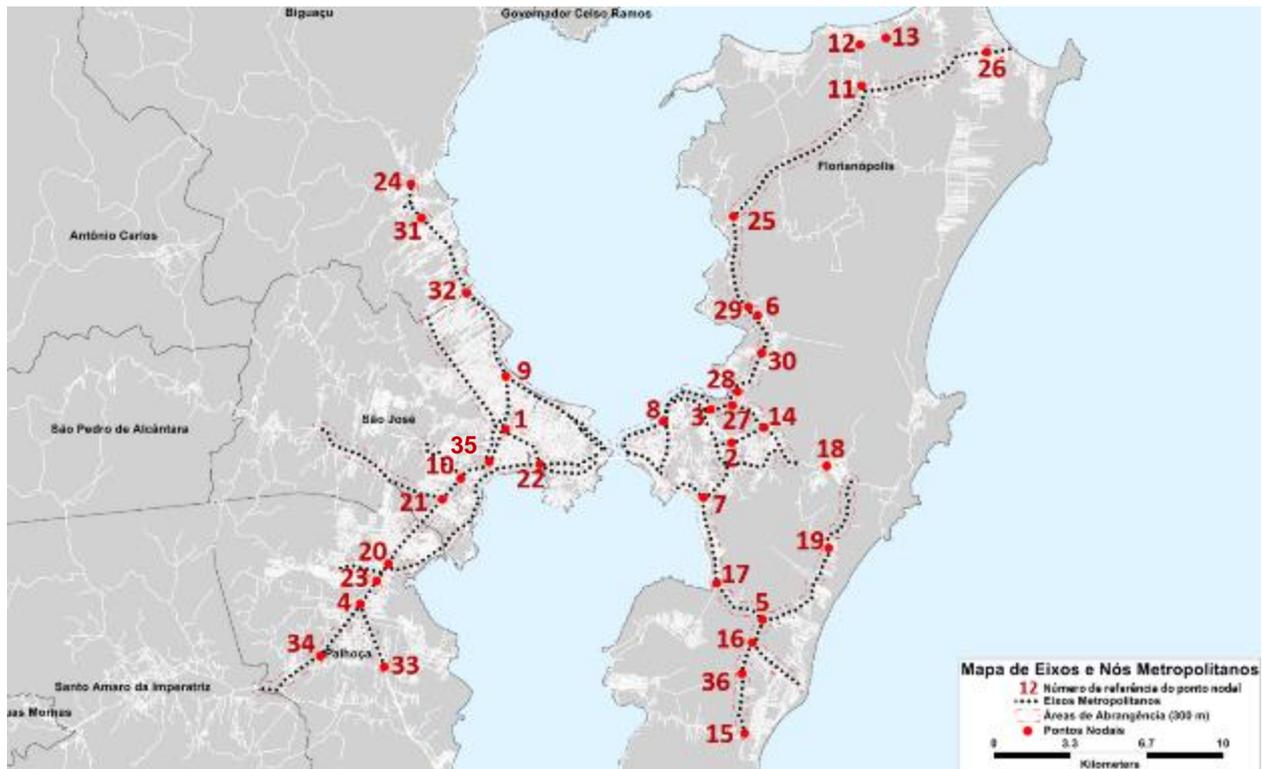


Figura 151: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -- Rua Getúlio Vargas.

2.6 Nós de Transporte existentes

Foram identificados neste estudo os 36 principais pontos nodais existentes na Grande Florianópolis, assim entendidos os locais onde há convergência de pessoas por meio de redes de transportes. Utilizando os eixos de transporte identificados anteriormente e seus cruzamentos, foi feita uma análise das características atuais dos pontos de confluência de deslocamentos e seus potenciais de renovação, de modo a conduzir a uma melhor utilização e ocupação urbana desses nós.



- | | |
|---|--|
| 1. Shopping Itaguaçu | 19. Trevo Campeche / Porto da Lagoa |
| 2. Av. Madre Benvenuta x Av. Prof. Henrique da Silva Fontes | 20. BR-101 x R. Pref. Reinoldo Alves |
| 3. CIC / Av. da Saudade | 21. BR-101 x SC-407 |
| 4. BR-101 x BR-282 | 22. BR-282 x Av. Gov. Ivo Silveira |
| 5. Trevo do Rio Tavares | 23. BR-101 x R. Atílio Pagani / Shopping Viacatarina |
| 6. Centro Administrativo do Estado de Santa Catarina | 24. BR-101 x R. Major Livramento |
| 7. Saco dos Limões / Aterro da Baía Sul | 25. TISAN |
| 8. Av. Mauro Ramos x Av. Beira Mar Norte | 26. Ingleses x Rio Vermelho |
| 9. Av. Mar. Max Schramm / Av. Afonso Penna (Trevo de Barreiros) | 27. Cemitério do Itacorubi / Av. da Saudade |
| 10. BR-101 x R. Ver. Arthur Mariano | 28. Parqtec Alfa / Bairro do João Paulo |
| 11. TICAN | 29. SC-401 x Bairro do Cacupé |
| 12. Trevo de Canasvieiras | 30. Floripa Shopping |
| 13. Acesso Sapiens Parque | 31. BR-101 x R. Quintino Bocáiuva |
| 14. Av. Madre Benvenuta x Rod. Admar Gonzaga | 32. BR-101 x Av. das Margaridas |
| 15. Trevo Morro das Pedras | 33. BR-101 x R. Nelson Floriano Campos |
| 16. Av. Pequeno Príncipe x SC-405 | 34. BR-282 x Novo Contorno Rodoviário |
| 17. Trevo da Seta (SC-405 x Via Expressa Sul) | 35. BR-101 x R. João Grumiche |
| 18. TILAG | 36. Novo acesso ao Aeroporto Hercílio Luz |

2.6.1 Shopping Itaguaçu

O nó formado pela junção das BR-101 e BR-282, no Município de São José, é caracterizado por fazer a união entre duas vias expressas, por meio de elevados e alças de acesso. Este nó possui relevância estadual, pois conecta as porções Sul e Norte do Estado de Santa Catarina à sua capital, além de ser um ponto de passagem dos deslocamentos rodoviários que ligam Rio Grande do Sul e Santa Catarina ao restante do país. A construção do novo contorno rodoviário da BR-101 reduzirá o fluxo de passagem neste local, porém a característica de acesso à Capital permanecerá. A ocupação das imediações ocorre predominantemente por construções de grande porte, como indústrias, centros de distribuição, serviços automotivos, comércio atacadista e shopping center. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Mista de Serviços e o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona Mista Central e Zona Residencial Predominante. Apesar de estar localizado no Município de São José, este nó concentra deslocamentos provenientes dos quatro municípios conurbados, com intenso fluxo de veículos durante grande parte do dia. Por se tratar de um cruzamento entre duas vias expressas, há uma grande área urbana utilizada para o sistema viário.

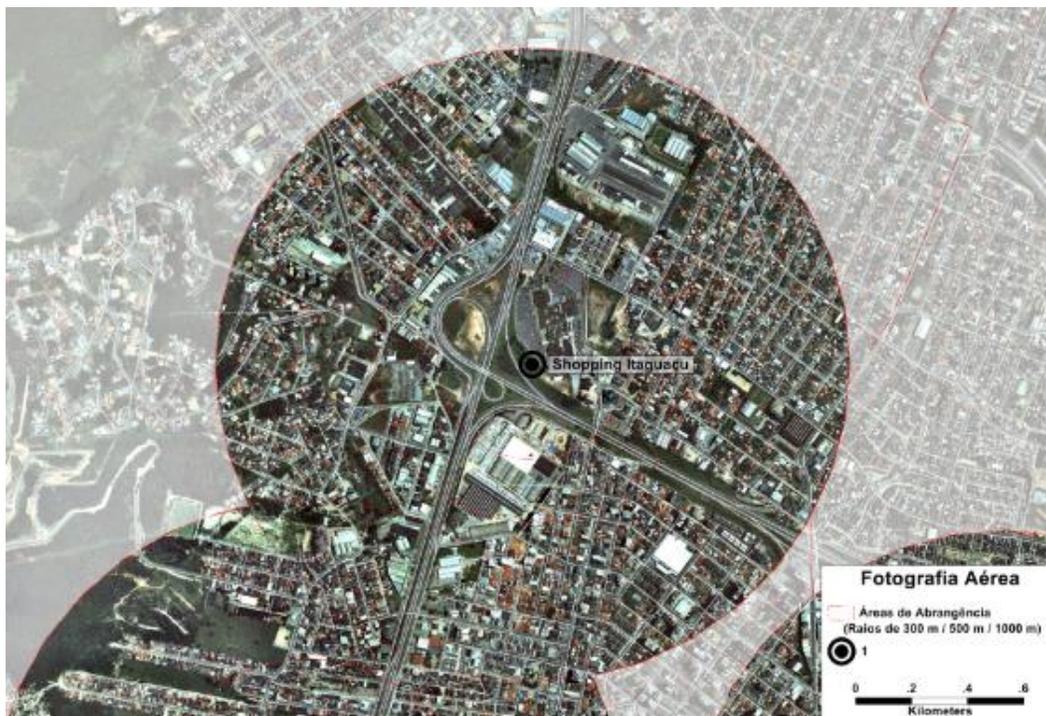


Figura 152: Foto aérea da área de abrangência do nó de transporte junto ao Shopping Itaguaçu

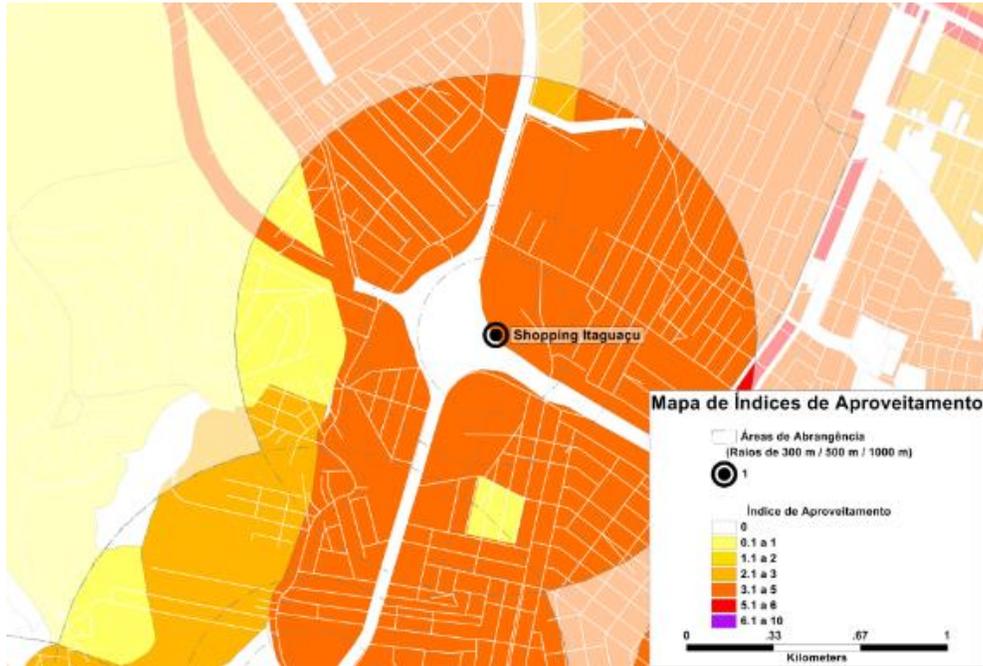


Figura 153: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Shopping Itaguaçu

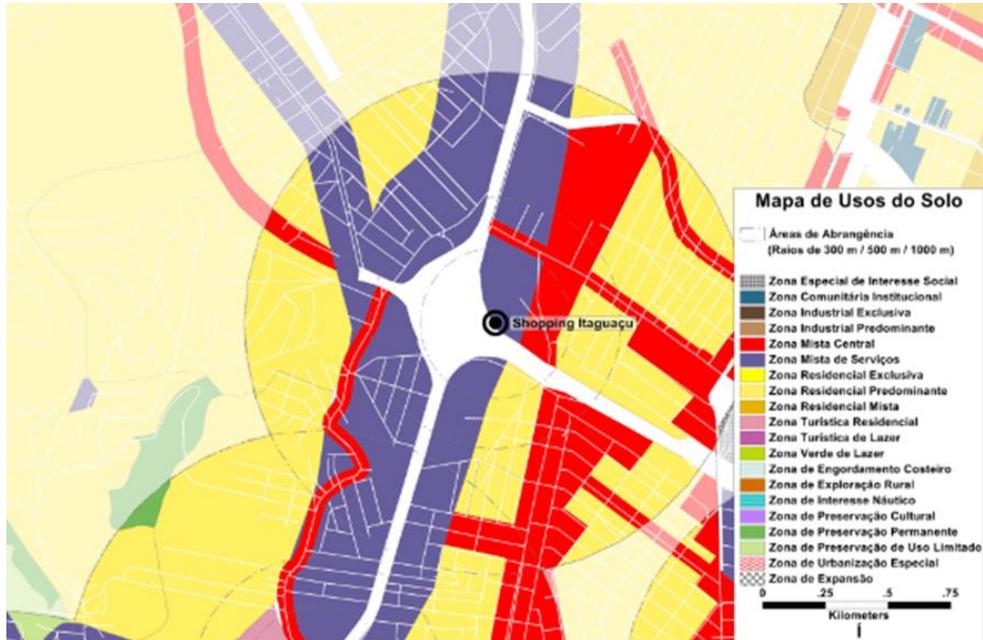


Figura 154: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Shopping Itaguaçu

2.6.2 Av. Madre Benvenuta x Prof. Henrique da Silva Fontes

O nó formado pelo cruzamento das avenidas Madre Benvenuta e Prof. Henrique da Silva Fontes conecta os bairros da Trindade e Santa Mônica. Do ponto de vista do deslocamento motorizado, este nó possibilita o acesso entre a área central da capital e os bairros Santa Mônica, Itacorubi e os da porção Leste da Ilha de Santa Catarina. Também possui a característica de ser uma área de passagem, pois por ali circula quem se desloca do Centro e do Norte da Ilha à UFSC e ao aeroporto. Este nó apresenta usos de alta atração de pessoas, como supermercados e Shopping Center nas cercanias e, em sua área de influência, restaurantes, escolas, comércio, clube, residências, pontos de ônibus, etc. Entretanto, é hostil para o transporte não motorizado por ser a conexão entre uma via coletora, com fluxo de veículos baixo a médio, e uma via arterial com alto fluxo de veículos e velocidades de até 80 km/h. Há uma passarela de pedestres para a travessia da via arterial, mas trata-se de um cruzamento semaforizado, com foco nos pedestres. Apesar da Beira-mar Norte possuir ciclovia, este nó não acomoda bicicletas no sentido do bairro da Trindade. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Mista Central e Zona Comunitária Institucional e o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona Residencial Mista e Zona Residencial Predominante. Há grande possibilidade de transformação através da humanização da interseção, pois possui 3 semáforos na Avenida Beira-mar Norte em um trajeto de 500 metros e sua ocupação está pouco consolidada.



Figura 155: Foto aérea da área de abrangência do nó de transporte junto ao cruzamento das avenidas Madre Benvenuta e Prof. Henrique da Silva Fontes

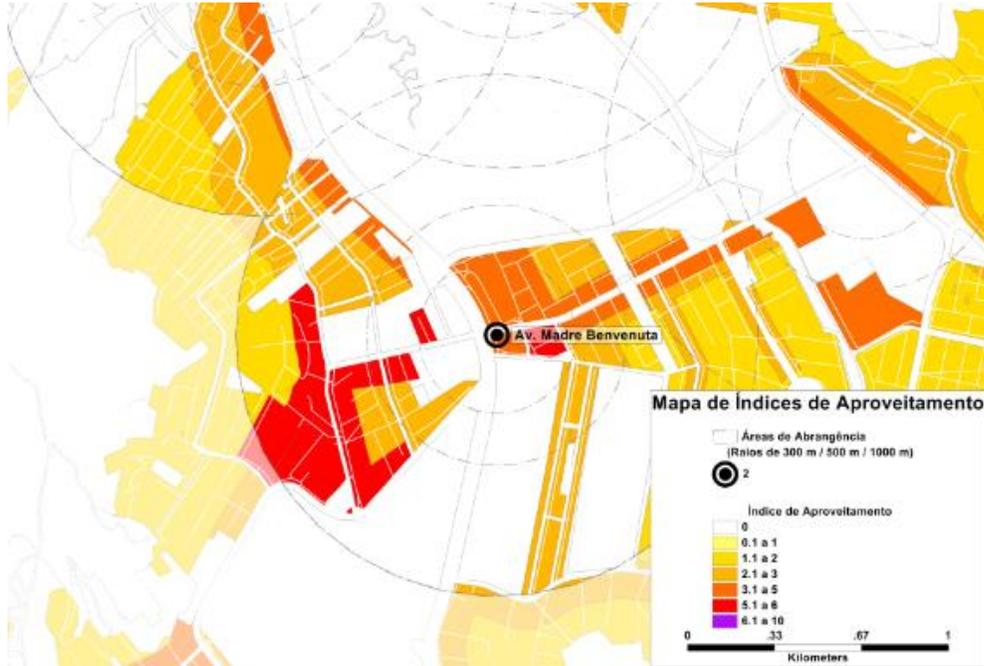


Figura 156: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Madre Benvenuta x Prof. Henrique da Silva Fontes

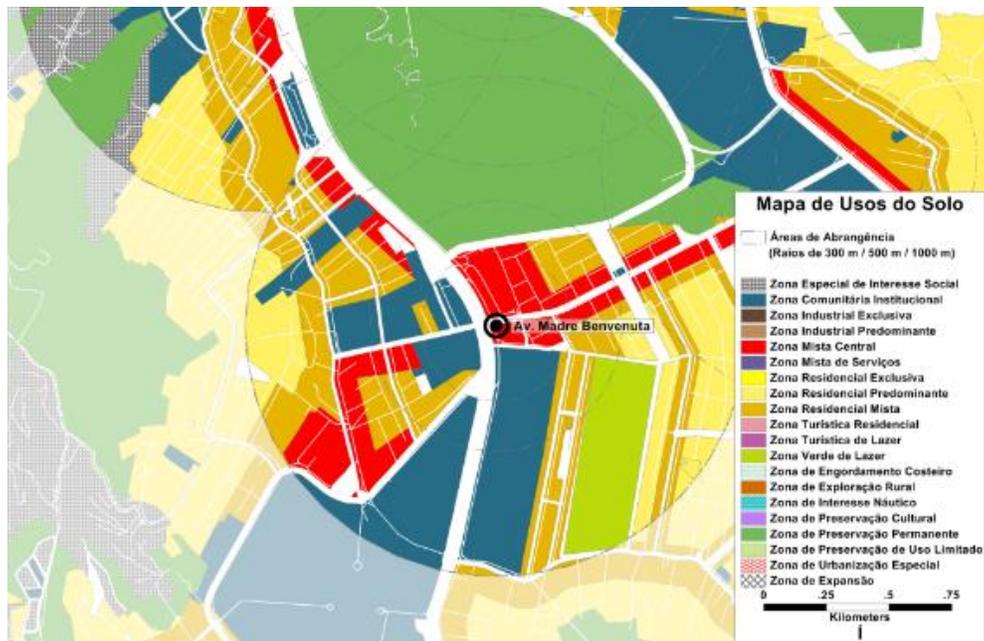


Figura 157: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Madre Benvenuta x Prof. Henrique da Silva Fontes

2.6.3 CIC / Av. da Saudade

Este nó é caracterizado por ser usado predominantemente pelo transporte motorizado. Sua ocupação lindeira não é atrativa de pessoas, apesar de ali estarem o Centro Integrado de Cultura e uma unidade do Supermercado Angeloni. Além destes, há a Penitenciária Estadual de Florianópolis, comércio de material de construção, serviços automotivos e residências. A ligação entre a Avenida Beira-mar Norte e a Avenida da Saudade se dá através de um elevador e passarelas para uso de pedestres e ciclistas afastados das linhas de desejo. Este ponto nodal tem importância municipal como ponto de passagem, pois conecta os bairros do norte da Ilha de Santa Catarina ao Centro e bairros localizados no Sul. Por grande parte de sua área de influência ser área de preservação permanente, há pouca possibilidade de desenvolvimento de um pólo de atração urbana de grande escala. Por outro lado, sua importante localização sugere o desenvolvimento da área para usos de interesse municipal. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Comunitária Institucional, Zona Mista Central e Zona de Preservação Permanente, enquanto o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona Mista Central, Zona Residencial Mista, Zona Residencial Predominante e Zona de Especial Interesse Social. Vale destacar ainda a proximidade do Terminal Integrado da Trindade (TITRI).



Figura 158: Foto aérea da área de abrangência do nó de transporte junto ao CIC

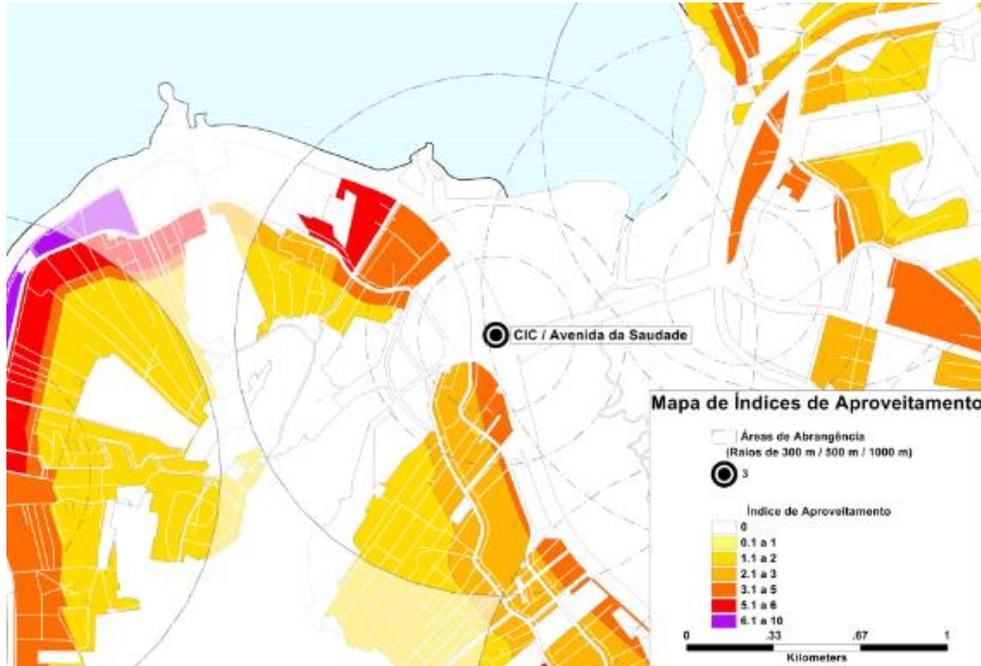


Figura 159: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó junto ao CIC.

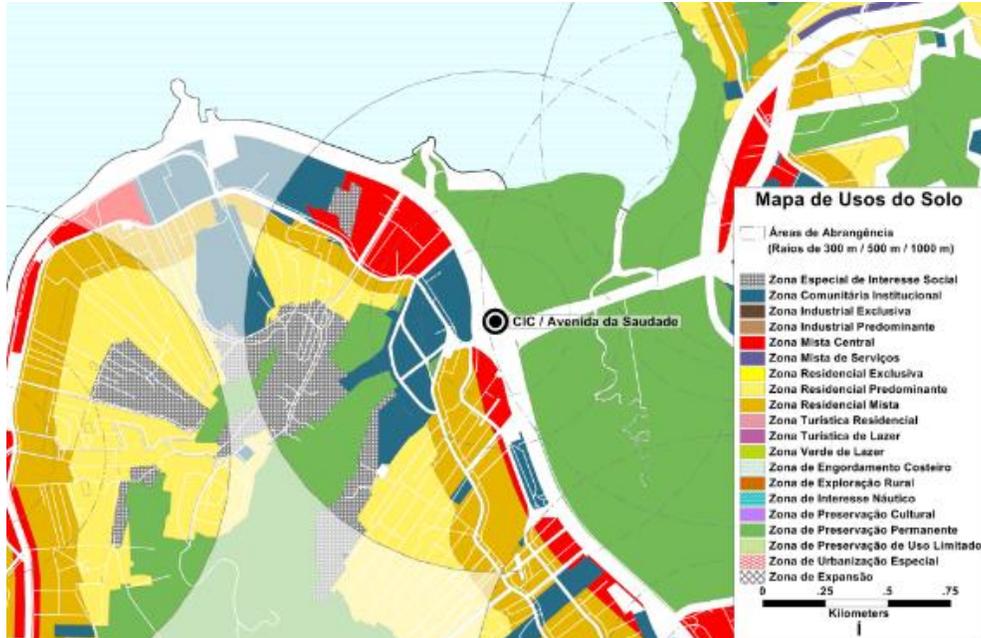


Figura 160: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó junto ao CIC.

2.6.4 BR-101 x BR-282

Este nó conecta os municípios da Serra Catarinense ao litoral, à capital do estado e ao restante do país através de entroncamento rodoviário com rampas de acesso. Sua ocupação lindeira é, predominantemente, de serviços de grande porte, indústrias de pequeno porte e centros de distribuição, ainda com grandes terrenos vazios em seu entorno. Possui um intenso fluxo de passagem, característica que será atenuada após o término da construção do novo anel rodoviário. Por não haver atividades que atraiam pessoas, este nó não é interessante do ponto de vista dos transportes não motorizados. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento imediato está definido como Zona Mista Central e Zona Mista de Serviço e o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona Residencial Predominante e Zona Mista Central.



Figura 161: Foto aérea da área de abrangência do nó de transporte junto às rodovias BR-101 e BR-282.

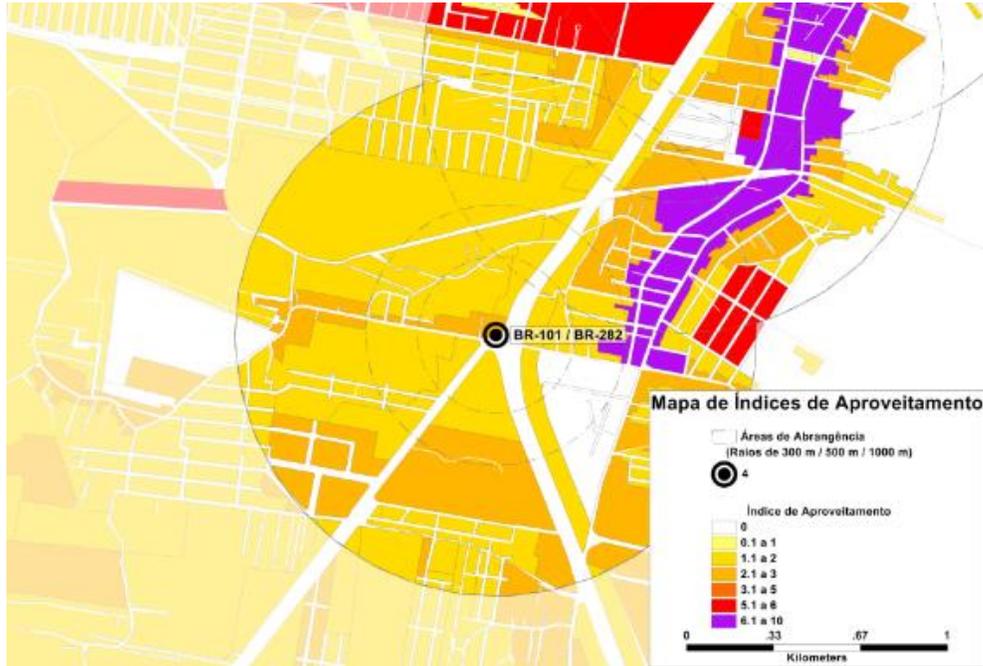


Figura 162: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó junto às rodovias BR-101 e BR-282.

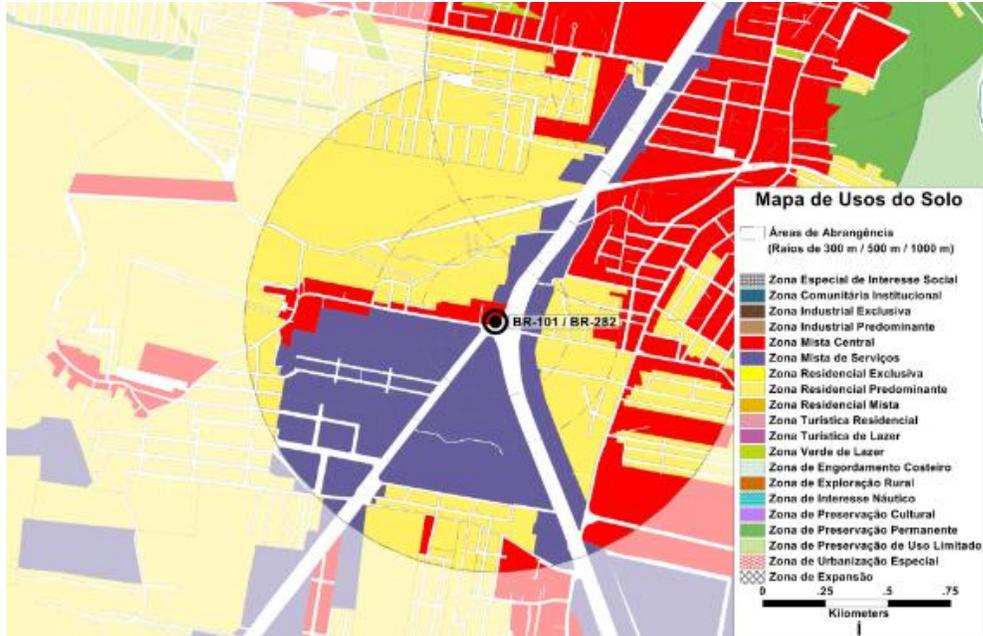


Figura 163: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento –Nó junto às rodovias BR-101 e BR-282.

2.6.5 Trevo do Rio Tavares

A união das Rodovias SC-405 (Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga) e SC-406 compõe este nó localizado no bairro Rio Tavares, em Florianópolis. Este ponto nodal é o ponto de passagem de grande parte dos deslocamentos entre os bairros do Sul da Ilha de Santa Catarina e o centro do município. Sua ocupação imediata é de baixa densidade, formada por edificações com usos comercial, de serviços, poucas residências, havendo em sua área de influência uma escola estadual de ensino fundamental e médio, o Terminal de Integração do Rio Tavares e a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) Sul da Ilha. A possibilidade de renovação urbana neste local é incerta pois, apesar da baixa consolidação da área construída, há grande área de preservação permanente no seu entorno indireto e a maioria das propriedades ao longo do eixo não possui escritura pública, o que dificulta o desenvolvimento imobiliário em maior escala e aumenta a complexidade de eventuais processos de desapropriação. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Mista Central e Zona Mista de Serviços e o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona de Preservação Permanente, Zona Residencial Predominante e Zona Mista de serviços.



Figura 164: Foto aérea da área de abrangência do nó de transporte do Trevo do Rio Tavares.

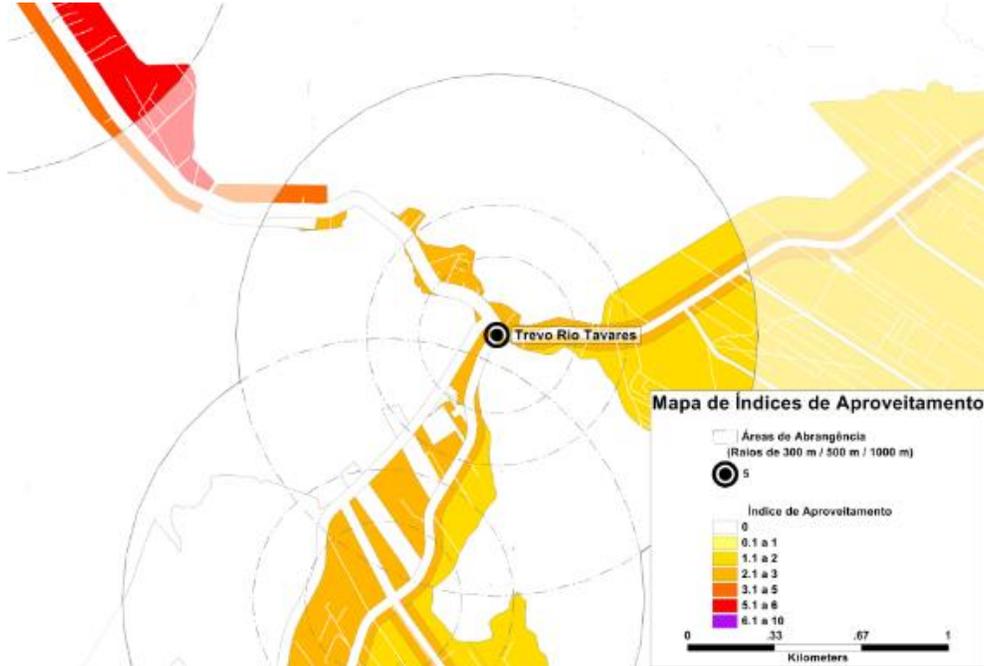


Figura 165: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do Trevo do Rio Tavares

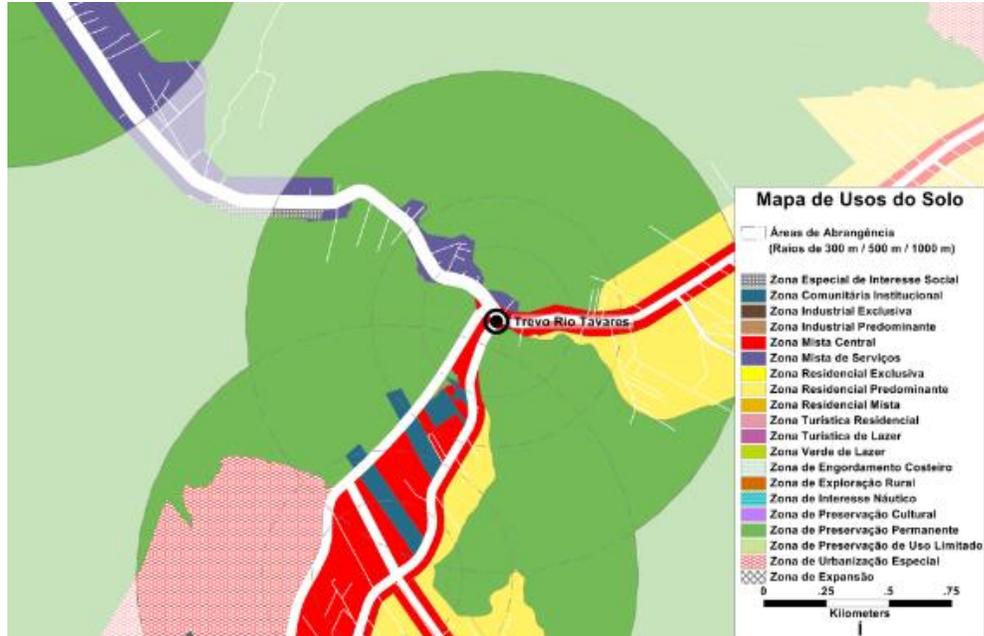


Figura 166: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó do Trevo do Rio Tavares.

2.6.6 Centro Administrativo do Governo do Estado

O nó representado pelo Centro Administrativo é caracterizado por diversos polos atratores de viagens, como centros empresariais e grandes estabelecimentos comerciais às margens da Rodovia SC-401, no bairro do Saco Grande, em Florianópolis. Esta porção da rodovia é tanto utilizada como passagem para os bairros do norte da Ilha de Santa Catarina quanto como acesso aos estabelecimentos em suas margens. Mesmo sendo uma via expressa, o acesso aos lotes é feito diretamente, sem a presença de pistas marginais e infraestrutura para transporte não motorizado. Pela presença de pontos de ônibus no acostamento da rodovia, há grande fluxo de pedestres, e pontos de travessia por meio de passarelas elevadas, não havendo calçadas para o acesso a essas estruturas. A área de influência do nó abrange parte do bairro do Saco Grande, sendo o acesso do bairro aos estabelecimentos deficiente, em virtude das poucas ligações entre os dois. Este nó pode ser modificado a fim de proporcionar melhor conectividade com o bairro, como também para propiciar o uso de transportes não motorizados, aproveitando-se os grandes recuos frontais das edificações com relação à Rodovia SC-401 e os muitos terrenos vazios. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Comunitária Institucional, Zona Mista Central e Zona Mista de Serviços, sendo o zoneamento em sua área de influência definido como Zona Mista Central, Zona Residencial Mista, Zona Residencial Predominante, Zona Especial de Interesse Social e Zona de Proteção Permanente.



Figura 167: Foto aérea da área de abrangência do nó de transporte do Centro Administrativo.

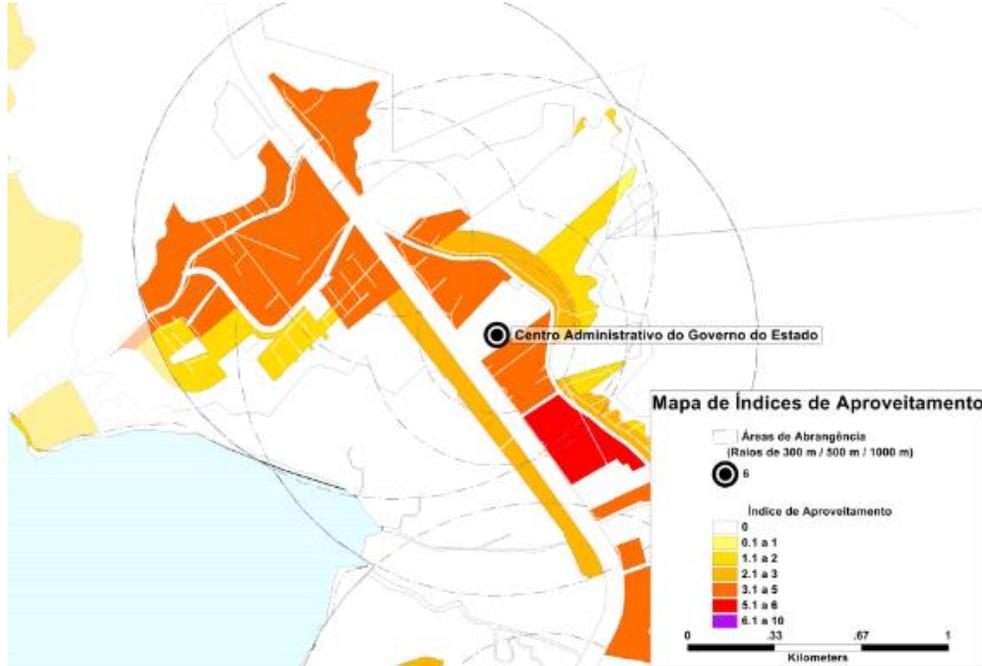


Figura 168: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do Centro Administrativo.

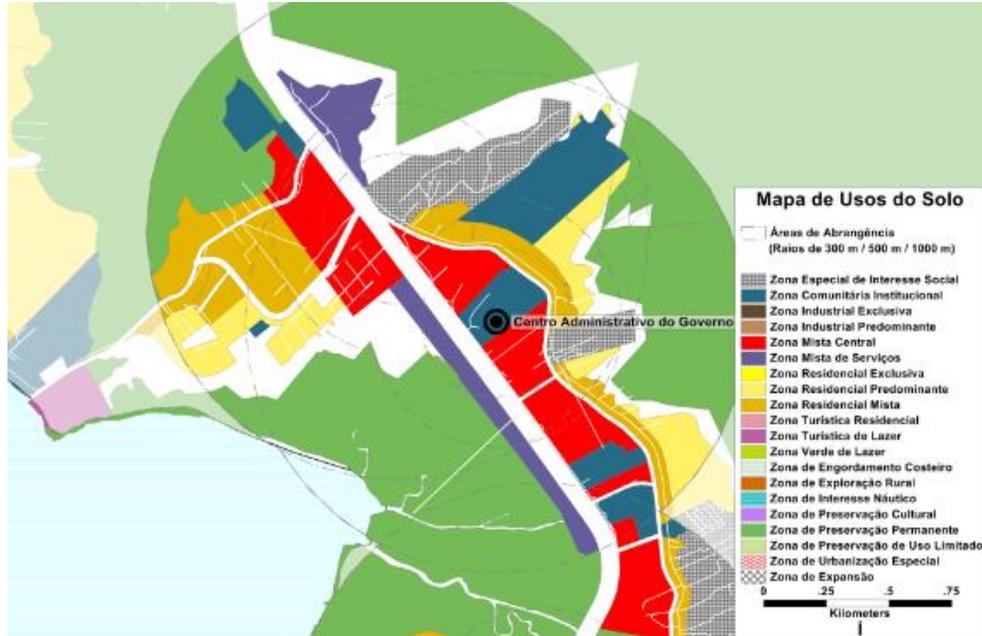


Figura 169: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento –Nó do Centro Administrativo.

2.6.7 Saco dos Limões / Aterro da Baía Sul

Este nó é caracterizado por ser a saída do bairro do Pantanal, direcionando o fluxo proveniente do Norte da Ilha, da Universidade Federal de Santa Catarina e da Eletrosul para o Sul da Ilha e para o Túnel de ligação com o Centro. Nas cercanias imediatas existe uma edificação tombada e um edifício residencial. Este nó apresenta apenas um grande uso atraente para pessoas (supermercado) sendo pouco utilizado por pedestres e ciclistas, mas contando com fluxo intenso de veículos motorizados. Passando por processo de duplicação, não há previsão de mudanças imediatas. Há grande possibilidade de renovação urbana devido à área de aterro e respectiva Operação Urbana em seu entorno imediato. Segundo o Plano Diretor Municipal vigente, o zoneamento da área contígua ao nó a define como Zona Residencial Mista e Zona Verde de Lazer, enquanto o zoneamento de sua área de influência a caracteriza como Zona Residencial Predominante, Zona Mista Central, Zona Mista de Serviços e Zona Especial de Interesse Social.



Figura 170: Foto aérea da área de abrangência do nó de transporte do Saco dos Limões.

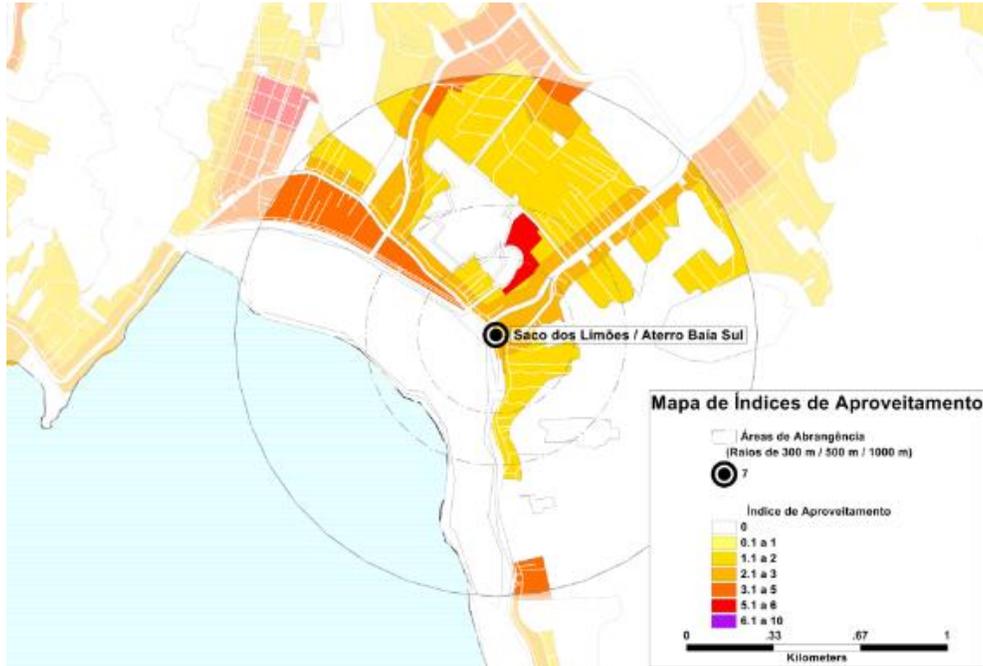


Figura 171: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do Saco dos Limões.

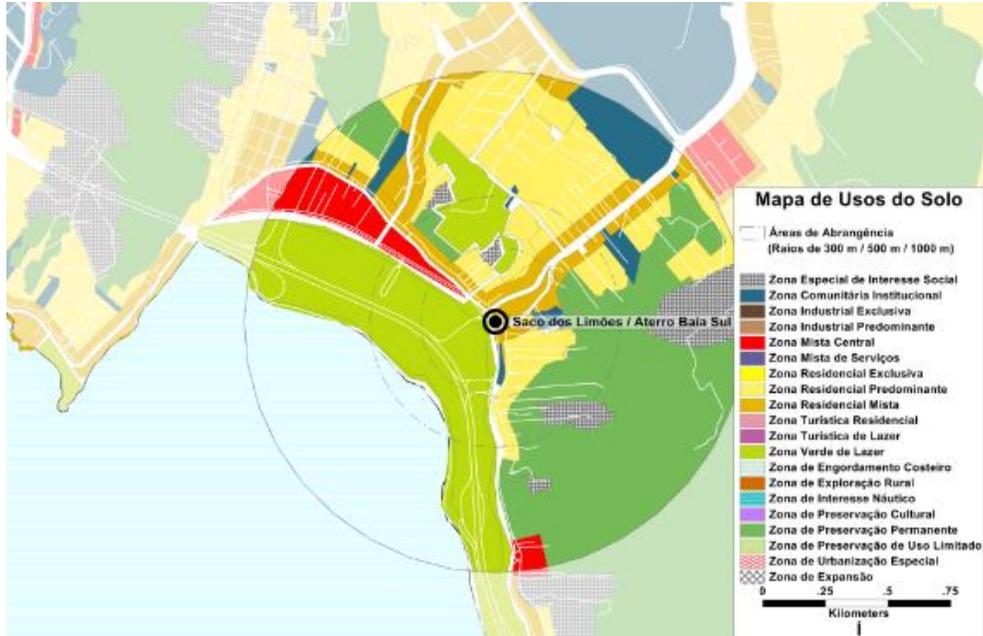


Figura 172: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó do Saco dos Limões.

2.6.8 Mauro Ramos x Av. Beira Mar Norte

Este nó engloba o cruzamento das avenidas Beira Mar Norte e Mauro Ramos, na região central do Município de Florianópolis. Enquanto a Avenida Beira Mar Norte possui ocupação predominantemente residencial de alto gabarito, a Avenida Mauro Ramos possui vários usos atrativos de pessoas como edifícios residenciais, serviços e comércio, inclusive o Shopping Beiramar. Por estar localizado em uma área consolidada, há pouca possibilidade de renovação urbana das imediações. Segundo o Plano Diretor Municipal vigente, o zoneamento imediato do nó define a área como Zona Comunitária Institucional e Zona Mista Central, enquanto o zoneamento de sua área de influência estabelece ser Zona Mista Central, Zona Residencial Mista, Zona Residencial Predominante e Zona Especial de Interesse Social.



Figura 173: Foto aérea da área de abrangência do nó Beira Mar Norte x Mauro Ramos.

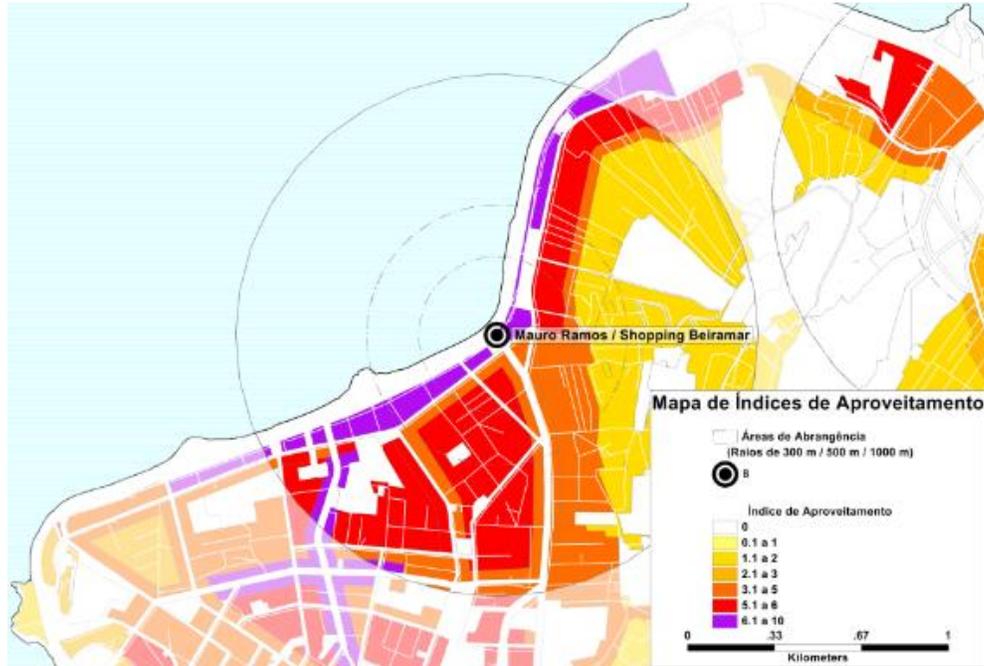


Figura 174: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Beira Mar Norte x Mauro Ramos.

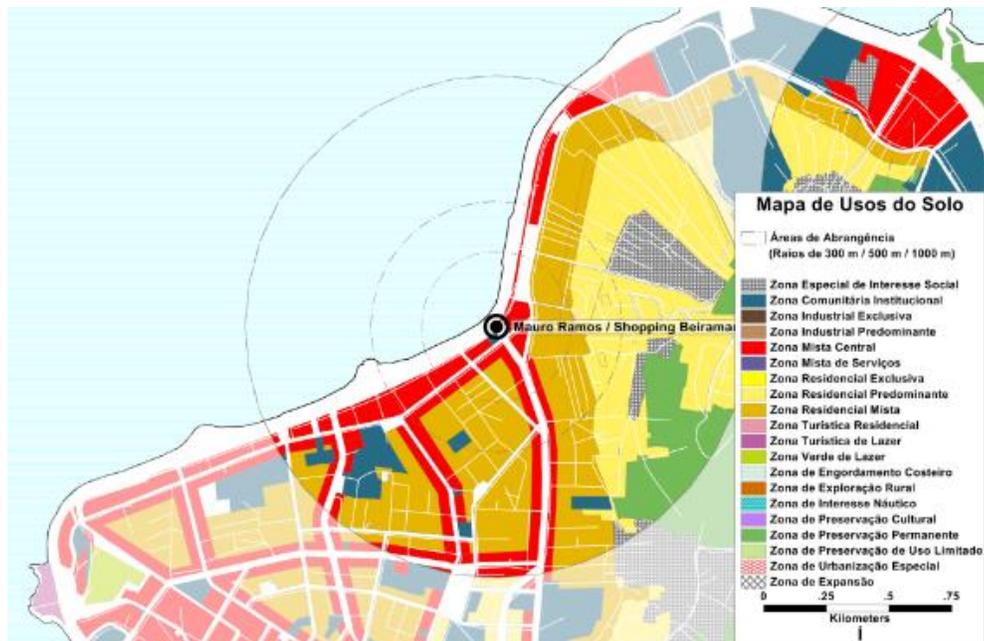


Figura 175: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento –Nó Beira Mar Norte x Mauro Ramos.

2.6.9 Av. Mar. Max Schramm x Afonso Penna (Trevo de Barreiros)

O Trevo de Barreiros é um nó urbano constituído pela conexão da BR-101 com o bairro de Barreiros, no Município de São José. É um importante ponto nodal tanto no âmbito municipal quanto intermunicipal, pois a Avenida Mar. Max Schramm, a Leste da BR-101, é uma alternativa de acesso à capital do Estado, com grande atividade comercial. A Oeste da BR-101, as vias Cândido Amaro Damásio e Pedro Bunn são alternativas de acesso à Avenida das Torres, também em São José. Sendo assim, este nó concentra fluxos internos ao Município de São José e, também, fluxos provenientes da Região Metropolitana. Os usos lindeiros ao cruzamento são, em sua grande maioria, de comércio e serviços de grande porte. Esta característica indica possibilidade de renovação urbana, por não se tratar de área consolidada. Segundo o Plano Diretor Municipal vigente, o zoneamento imediato do nó o define como Zona Mista de Serviços e Zona Residencial Mista, enquanto o zoneamento em sua área de influência a caracteriza como Zona Residencial Predominante, Zona Especial de Interesse Social, Zona Mista de Serviços, Zona Mista Central e Zona Residencial Mista.



Figura 176: Foto aérea da área de abrangência do nó do Trevo de Barreiros.

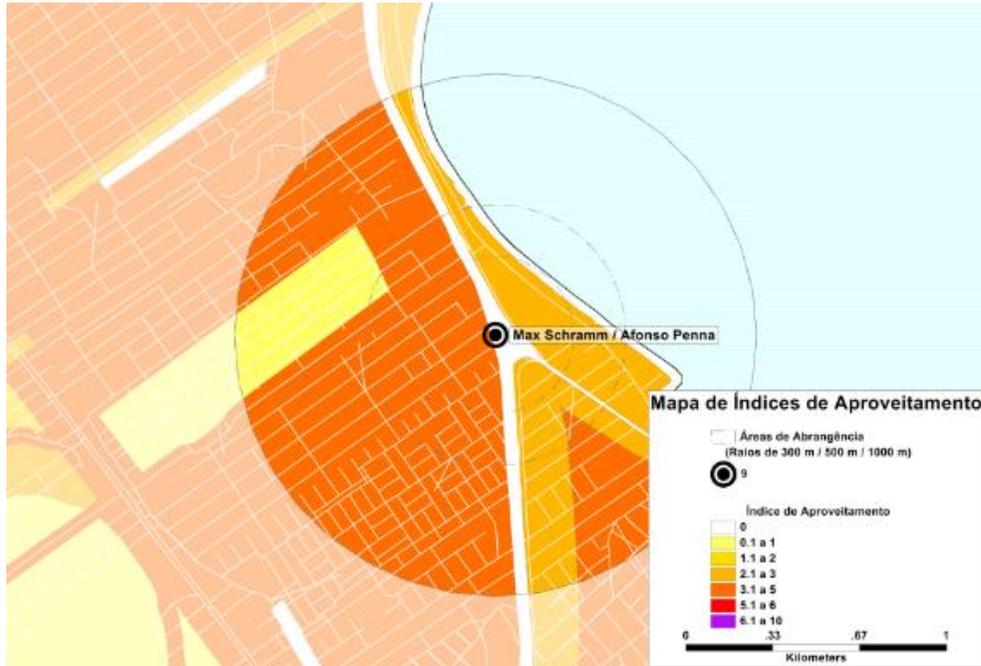


Figura 177: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do Trevo de Barreiros.

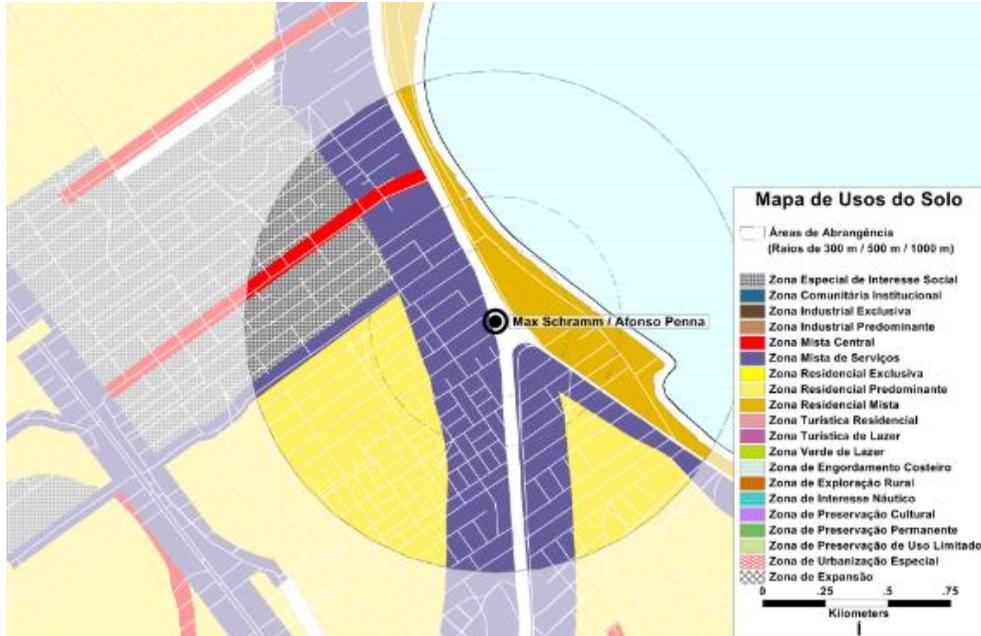


Figura 178: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó do Trevo de Barreiros.

2.6.10 BR-101 x R. Ver. Arthur Mariano

A ligação entre a BR-101, o bairro Forquilha e o bairro Praia Comprida, no Município de São José, apresenta-se como um nó com grande fluxo de veículos motorizados, utilizado apenas como passagem por não apresentar usos do solo que atraiam pessoas. Não há infraestrutura cicloviária e a existente para o tráfego de pedestres é hostil. Há possibilidade de renovação urbana por não ser área consolidada, mas a BR-101 representa uma barreira para o desenvolvimento do nó como polo atraente de pessoas. Segundo o Plano Diretor Municipal vigente, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Mista Central e Zona Mista de Serviços, enquanto o zoneamento em sua área de influência é determinado como Zona Mista Central, Zona Mista de Serviços e Zona Residencial Predominante.



Figura 179: Foto aérea da área de abrangência do nó BR-101 x R. Ver. Arthur Mariano.

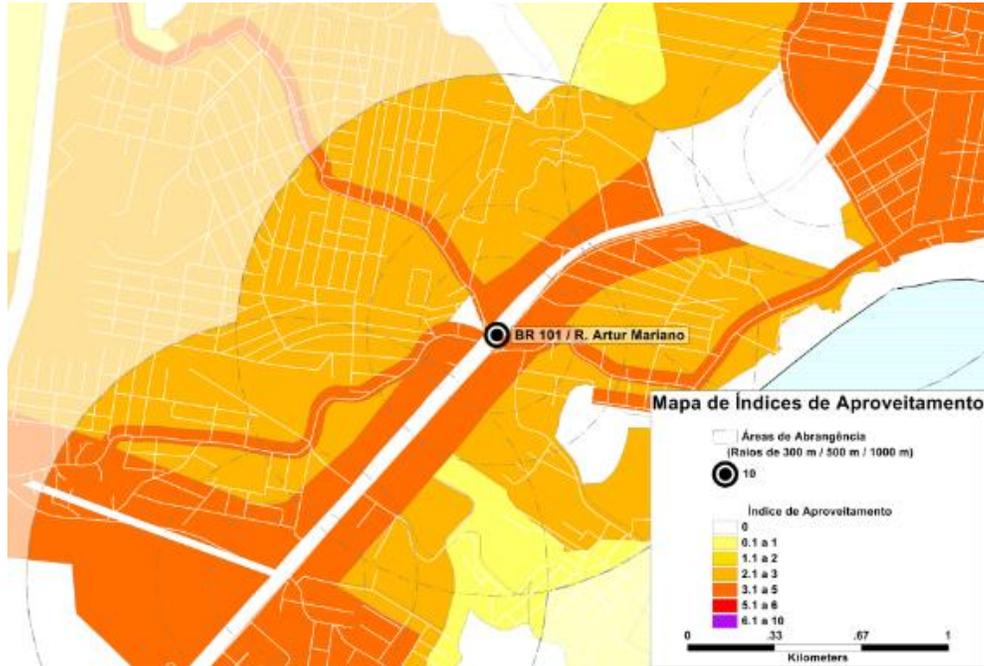


Figura 180: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó BR-101 x R. Ver. Arthur Mariano.

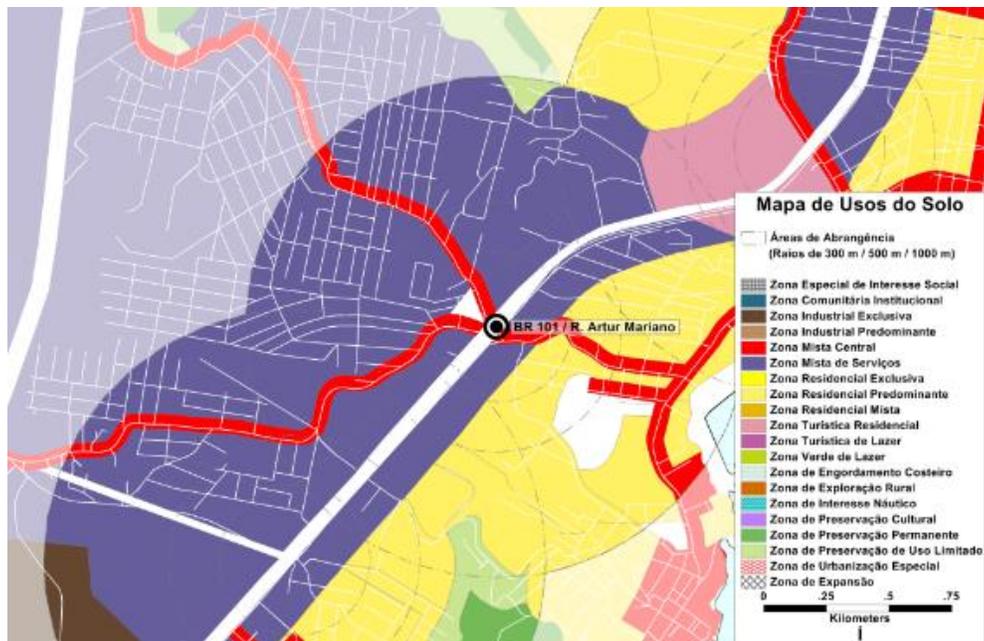


Figura 181: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó BR-101 x R. Ver. Arthur Mariano.

2.6.11 TICAN

O nó representado pelo Terminal de Integração de Canasvieiras está localizado na interseção entre as rodovias SC-401 e SC-403, dando acesso aos dois bairros mais populosos do norte da Ilha de Santa Catarina, Canasvieiras e Ingleses, conectando-os ao restante do Município de Florianópolis. Seu uso lindeiro é pouco desenvolvido, com destaque para a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) Norte da Ilha, um pequeno centro comercial, algum comércio e serviços de pequeno porte e o Ilha Center, local de shows. A estrutura cicloviária existente é formada apenas por uma ciclofaixa estreita em um dos acostamentos da SC-401, sem infraestrutura para pedestres. Por ser uma área pouco consolidada, com grande número de terrenos vazios, há grande possibilidade de haver desenvolvimento urbano em seu entorno. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Comunitária Institucional e Zona Mista de Serviços, enquanto o zoneamento em sua área de influência é determinado como Zona de Urbanização Especial, Zona Residencial Mista e Zona Residencial Predominante.



Figura 182: Foto aérea da área de abrangência do nó TICAN.

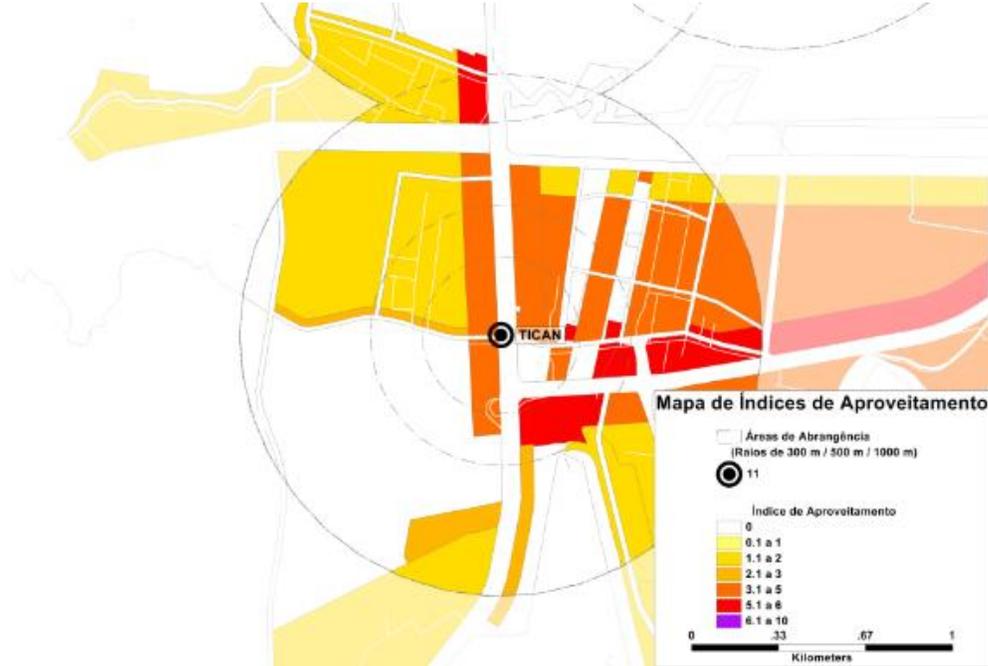


Figura 183: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó TICAN.

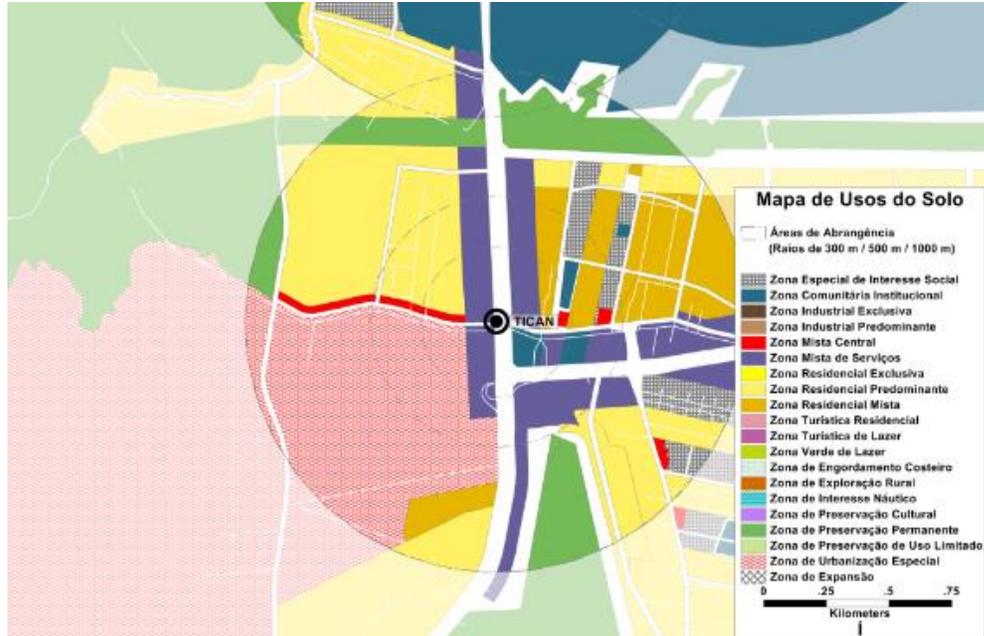


Figura 184: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó TICAN.

2.6.12 Trevo de Canasvieiras

O trevo de Canasvieiras é utilizado para o acesso aos bairros de Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus, Lagoinha do Norte e Praia Brava a partir da área central de Florianópolis. Atualmente o trevo está em obras para a construção de um elevado que dará vazão ao fluxo proveniente da SC-401 em direção aos outros bairros. Este trevo tem importância local, porém por estar próximo ao Sapiens Parque, empreendimento empresarial em desenvolvimento, sua importância crescerá pelo desenvolvimento da área e atração de empresas de alta tecnologia para o local. É um nó que apresenta grandes congestionamentos durante o verão, e grande fluxo de veículos durante o restante do ano. Não há infraestrutura para transportes não motorizados. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Comunitária Institucional e Zona Mista Central, enquanto o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona Residencial Predominante, Zona Mista de Serviços, Zona Turística Residencial e Zona Especial de Interesse Social.



Figura 185: Foto aérea da área de abrangência do nó do Trevo de Canasvieiras.

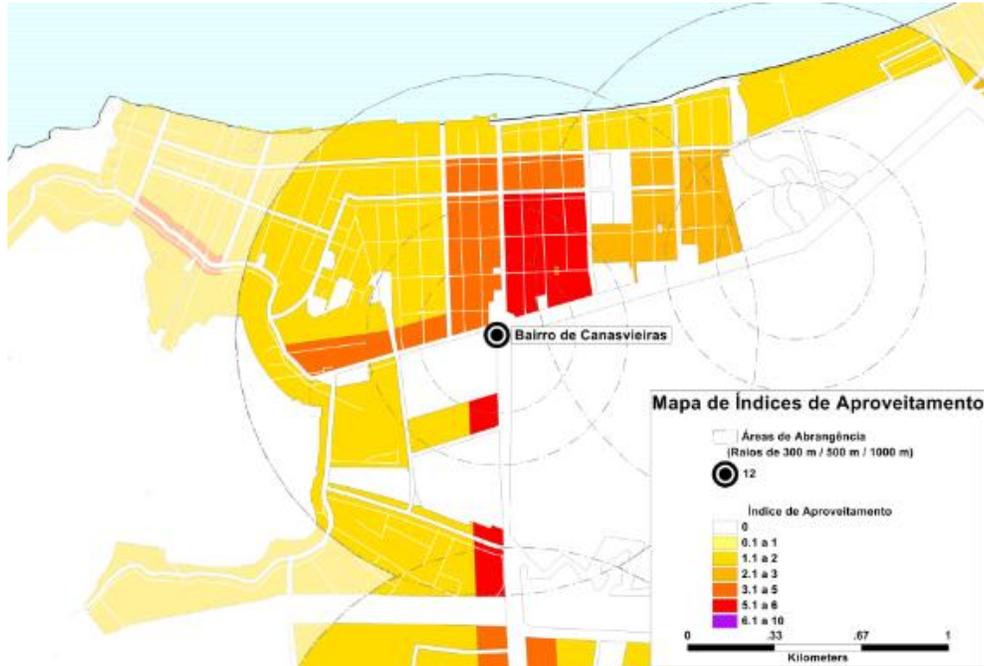


Figura 186: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do Trevo de Canasvieiras.

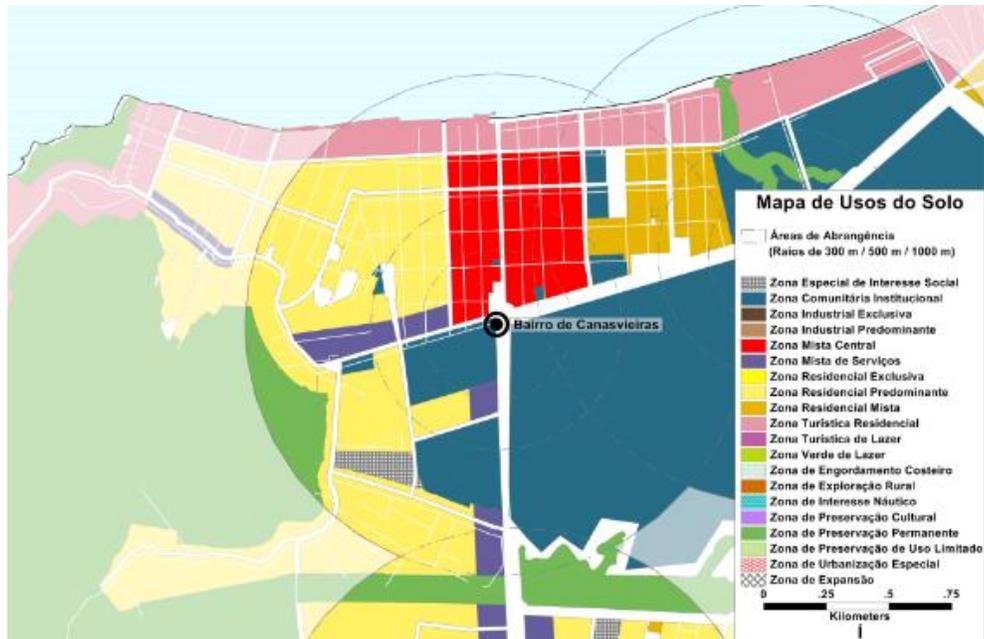


Figura 187: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó do Trevo de Canasvieiras.

2.6.13 Acesso ao Sapiens Parque

O acesso ao empreendimento Sapiens Parque tem sua importância ligada ao fato de se tratar do acesso a uma área com previsão de geração de 64 mil empregos. A via tem sentido duplo com uma faixa por sentido, sem semaforização para acesso ao Sapiens Parque. Atualmente não comporta deslocamentos não motorizados e seu uso lindeiro ainda é muito pouco desenvolvido, sendo possível o desenvolvimento de uma nova centralidade urbana. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, seu zoneamento imediato está definido como Zona Comunitária Institucional, sendo o zoneamento em sua área de influência definido como Zona Comunitária Institucional, Zona Residencial Mista e Zona Turística Residencial. Há previsão de outros pontos de acesso ao empreendimento, com avenidas internas abertas à comunidade, além da previsão de duplicação da Av. José Boiteux Piazza.



Figura 188: Foto aérea da área de abrangência do nó do acesso ao Sapiens Parque.

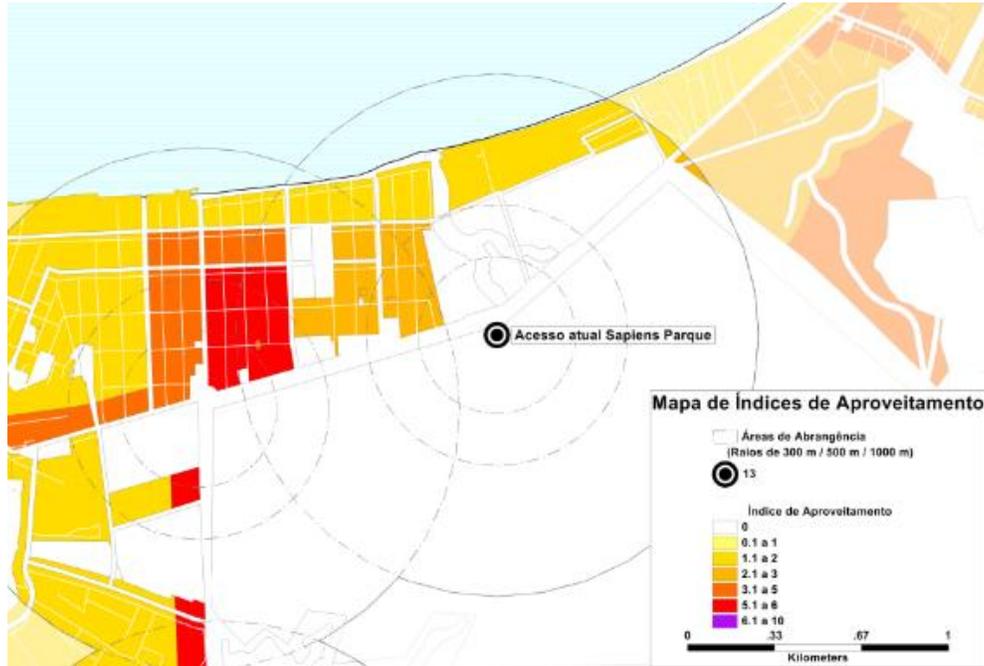


Figura 189: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do acesso ao Sapiens Parque.

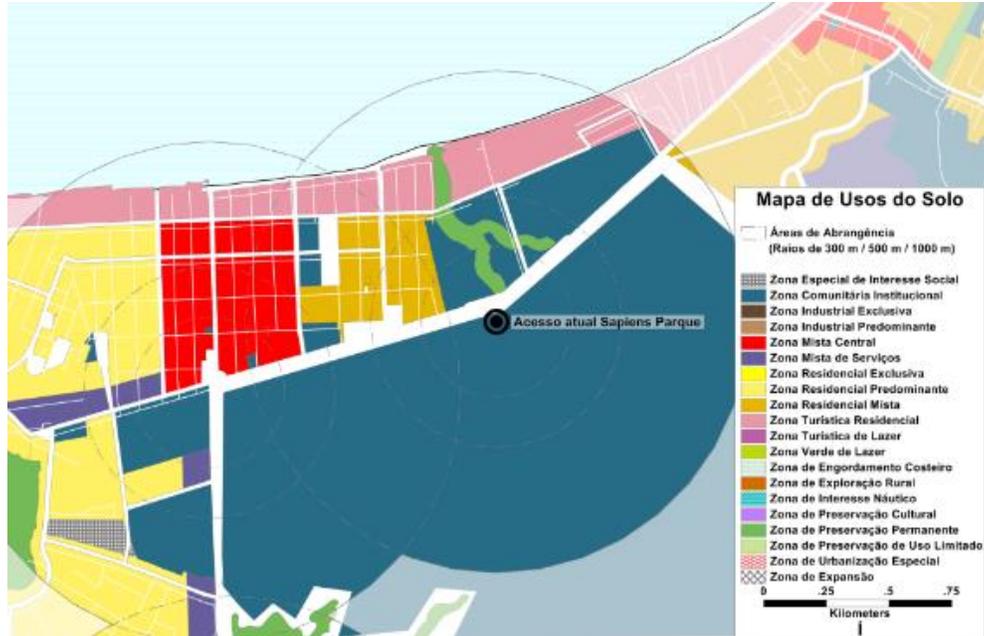


Figura 190: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó do acesso ao Sapiens Parque.

2.6.14 Av. Madre Benvenuta x Rod. Admar Gonzaga

Este ponto nodal formado pela Avenida Madre Benvenuta e Rodovia Admar Gonzaga apresenta características de um sistema viário desenhado, predominantemente, para a utilização de veículos motorizados em meio a uma área urbana. Apesar de serem duas importantes vias conectando diferentes áreas da cidade, com grande fluxo de veículos motorizados, há movimento intenso de pedestres e ciclistas, pois sua ocupação imediata inclui a Universidade do Estado de Santa Catarina, edifícios residenciais, supermercado e uma empresa com alto número de funcionários. Há uma ciclovia circundando a universidade, sem continuidade desta estrutura nas outras vias. É uma área bastante consolidada, tornando difícil sua reestruturação urbana. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, seu zoneamento imediato o define como Zona Mista Central e Zona Comunitária Institucional, sendo o zoneamento em sua área de influência definido como Zona Residencial Mista, Zona Residencial Predominante e Zona Especial de Interesse Social.



Figura 191: Foto aérea da área de abrangência do nó Madre Benvenuta e Rod. Admar Gonzaga.

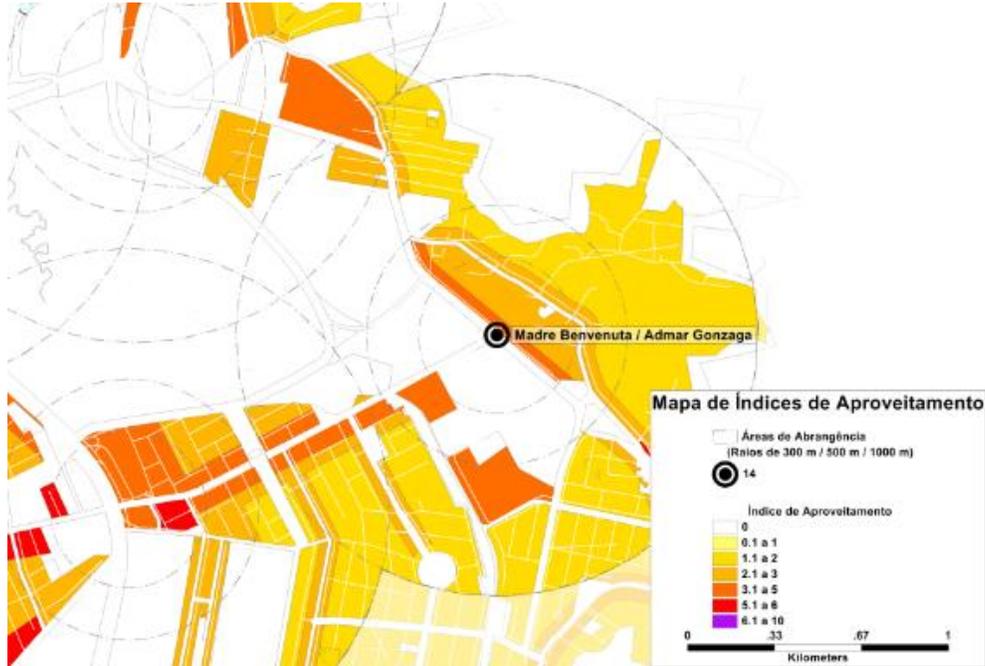


Figura 192: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Madre Benvenuta e Rod. Admar Gonzaga.

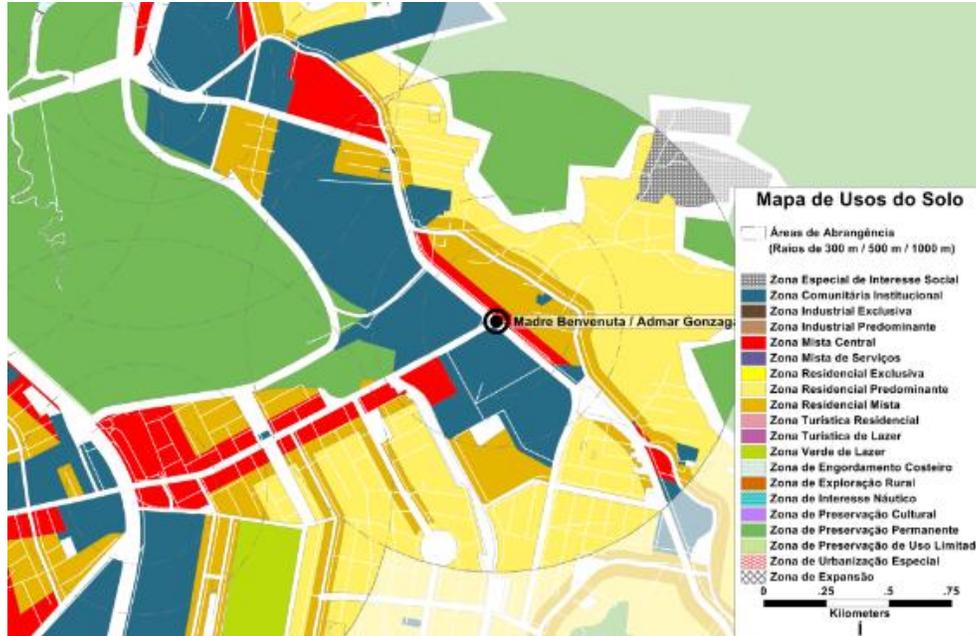


Figura 193: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Madre Benvenuta e Rod. Admar Gonzaga.

2.6.15 Trevo do Morro das Pedras

O Trevo do Morro das Pedras, localizado na porção Sul da Ilha de Santa Catarina, caracteriza-se como um nó de transporte, pois a partir dele chega-se aos bairros do Ribeirão da Ilha, Pântano do Sul e Armação, entre outros. Formado pela união de duas rodovias de sentido duplo, SC-405 e SC-406, com uma pista em cada sentido, conecta os bairros do extremo Sul ao centro do Município de Florianópolis. Sua importância é de escala local, devido à baixa densidade populacional da região. Não há infraestrutura para pedestres e ciclistas, sendo o tráfego destes realizado no acostamento das rodovias. Seu entorno imediato possui residências de baixo gabarito, comércio de pequeno porte e lotes vazios. Há, portanto, possibilidade de desenvolvimento da área a fim de tornar este ponto um polo de atração de pessoas. Segundo o Plano Diretor Municipal vigente, seu zoneamento imediato está definido como Zona Mista de Serviços e Zona Residencial Mista, enquanto o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona Residencial Predominante, Zona Mista de Serviços, Zona Comunitária Institucional e Zona de Preservação Permanente.



Figura 194: Foto aérea da área de abrangência do nó do Trevo do Morro das Pedras.

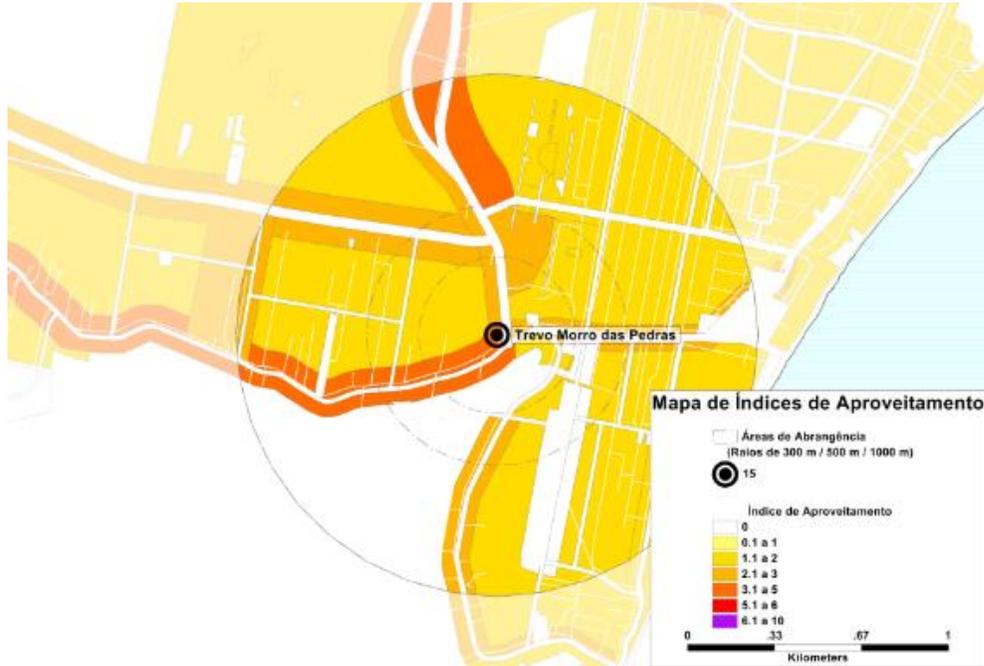


Figura 195: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do Trevo do Morro das Pedras.

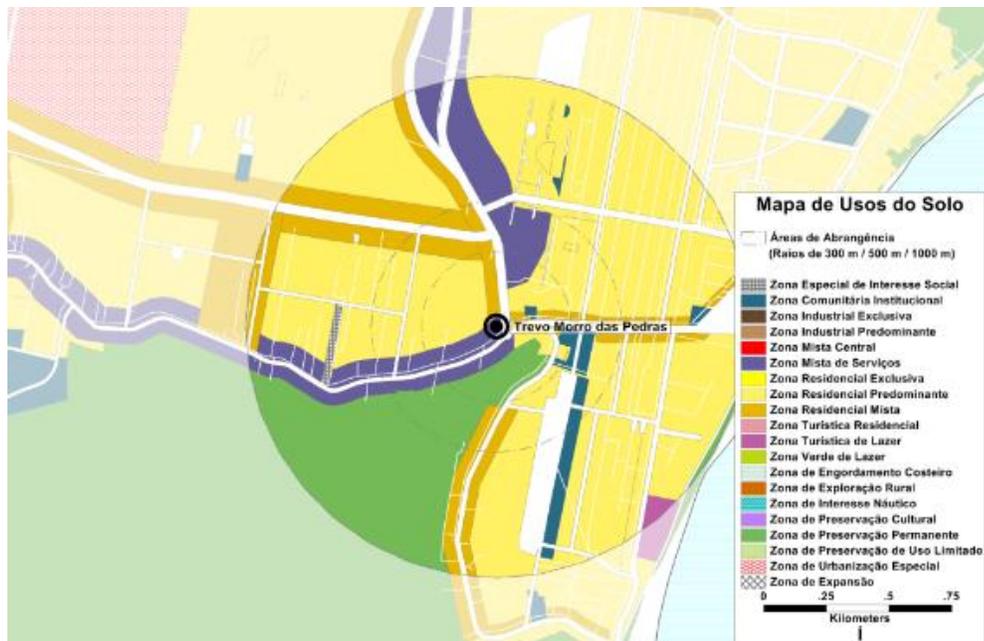


Figura 196: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó do Trevo do Morro das Pedras.

2.6.16 Av. Pequeno Príncipe x SC-405

Conectando o bairro do Campeche ao Centro de Florianópolis, este ponto nodal é formado pela união da Avenida Pequeno Príncipe com a Rodovia SC-405, no Sul da Ilha. Seu entorno imediato é ocupado por pequenos estabelecimentos de comércio, residências unifamiliares, terrenos baldios e uma subestação de energia. Há ainda, nas proximidades, a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) do Sul da Ilha, uma escola estadual de ensino fundamental e médio e o Terminal de Integração do Rio Tavares. Há ciclofaixa e calçadas em toda a extensão da Avenida Pequeno Príncipe, porém não na Rodovia SC-405. É uma área suscetível ao desenvolvimento urbano planejado, visto que sua ocupação lindeira não é consolidada. Segundo o atual Plano Diretor Municipal, seu zoneamento imediato está definido como Zona Mista Central, sendo o zoneamento em sua área de influência estabelecido como Zona Mista Central, Zona Residencial Predominante, Zona de Urbanização Especial, Zona Comunitária Institucional e Zona de Preservação Permanente.



Figura 197: Foto aérea da área de abrangência do nó Av. Pequeno Príncipe x SC-405.

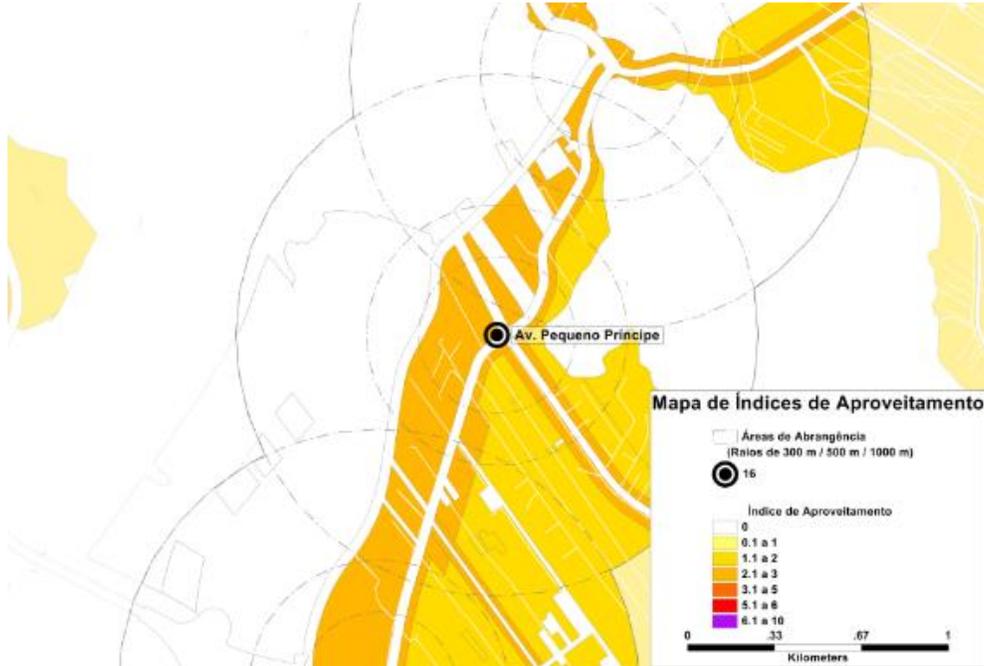


Figura 198: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Av. Pequeno Príncipe x SC-405.

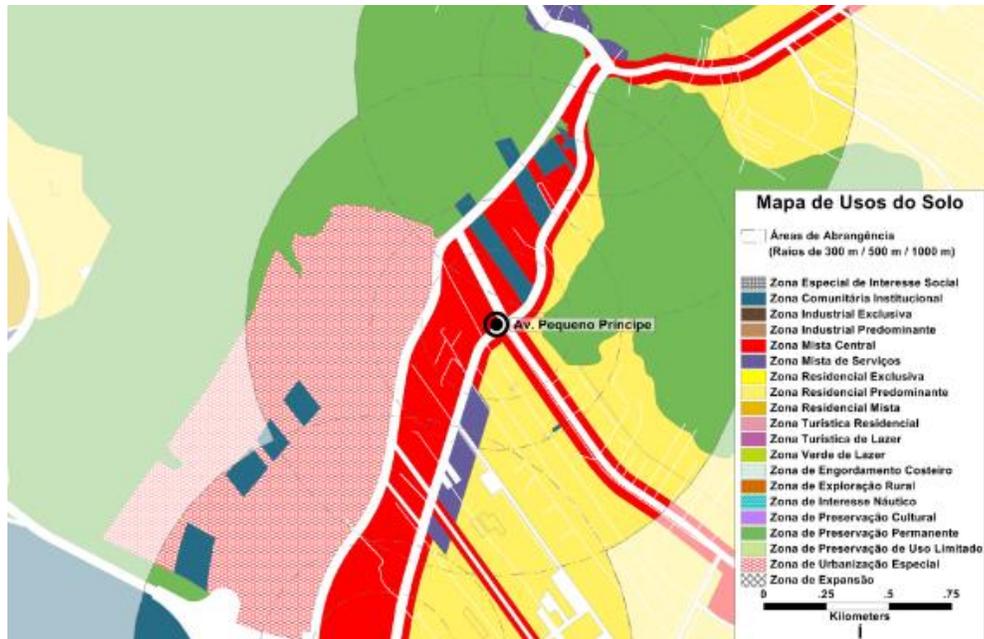


Figura 199: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Av. Pequeno Príncipe x SC-405.

2.6.17 Trevo da Seta (SC-405 x Via Expressa Sul)

Este nó tem a importância por conectar os bairros do Sul da Ilha de Santa Catarina à área central e à região da Universidade Federal de Santa Catarina, além de ser o único acesso ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz e ao estádio de futebol. Nos últimos dez anos o trevo passou por um processo de transformação, com a desapropriação de terrenos para dar lugar a um elevado construído com o intuito de reduzir o congestionamento nos horários de pico. Além dessa medida, foi construída uma faixa reversível no centro da Rodovia SC-405, começando no elevado e terminando no Trevo do Rio Tavares. O trevo representa importante ruptura nos bairros pela presença das infraestruturas rodoviárias. Por mais que seja uma importante ligação municipal, principalmente por conectar o aeroporto e escoar intenso fluxo de veículos, esta não é uma área desenvolvida nem consolidada, permitindo renovação urbana que criasse ali um polo de usos mistos adequado à proximidade com a Reserva do Pirajubaé e áreas de mangue. Existem calçadas, porém em mau estado de conservação, e não há presença de áreas para a utilização da bicicleta como meio de transporte. Segundo o atual Plano Diretor Municipal, seu zoneamento imediato o define como Zona Residencial Mista, sendo que o zoneamento de sua área de influência a define como Zona Residencial Mista, Zona Mista de Serviços, Zona de Preservação Permanente e Zona Especial de Interesse Social.



Figura 200: Foto aérea da área de abrangência do nó do Trevo da Seta.

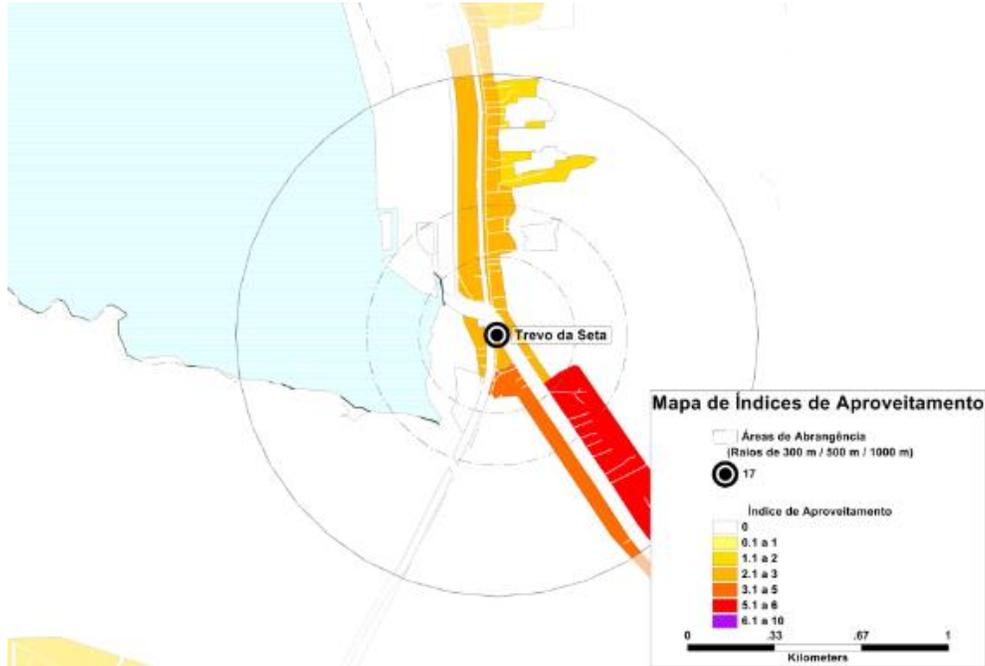


Figura 201: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do Trevo da Seta.

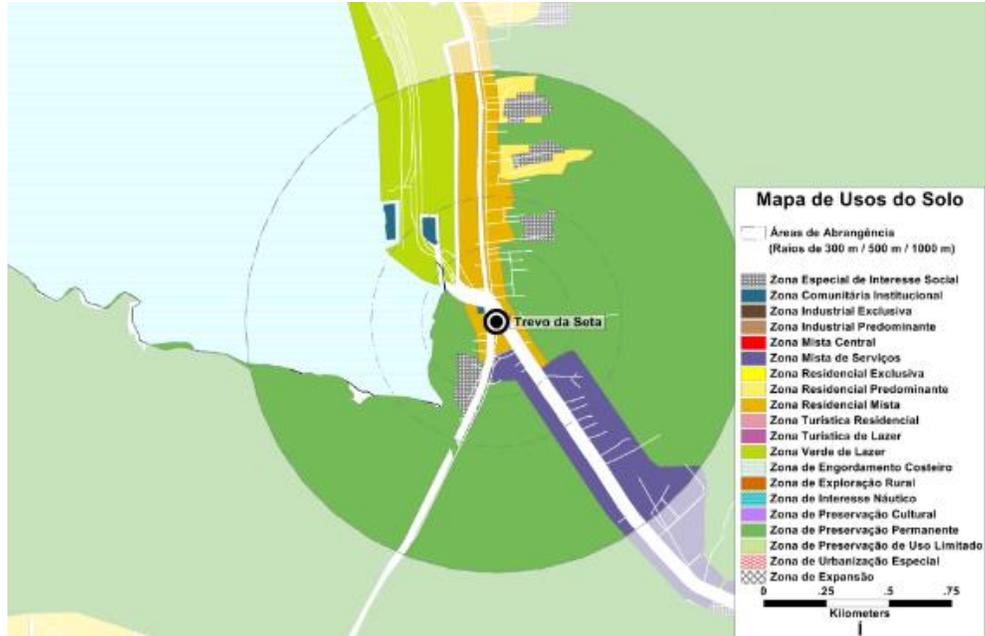


Figura 202: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó do Trevo da Seta.

2.6.18 TILAG

O Terminal de Integração da Lagoa da Conceição (TILAG) caracteriza-se como um ponto nodal por ser atrator de pessoas, com médio fluxo de veículos nas proximidades. A partir dele, podem ser acessadas as diferentes regiões do Município de Florianópolis por meio das linhas de transporte coletivo. Sua ocupação lindeira é formada por residências, predominantemente unifamiliares, comércio, serviços e posto policial, entre outros. Para o deslocamento a pé existem calçadas heterogêneas, com diferentes larguras e estados de conservação. Não há infraestruturas cicloviárias nas vias que o cercam, apesar do Terminal contar com bicicletário, atualmente fechado. Segundo o Plano Diretor Municipal atual, seu zoneamento imediato estabelece ser Zona Residencial Mista, enquanto sua área de influência é definida como Zona Mista de Serviços, Zona Residencial Predominante e Zona Mista Central.



Figura 203: Foto aérea da área de abrangência do nó TILAG.

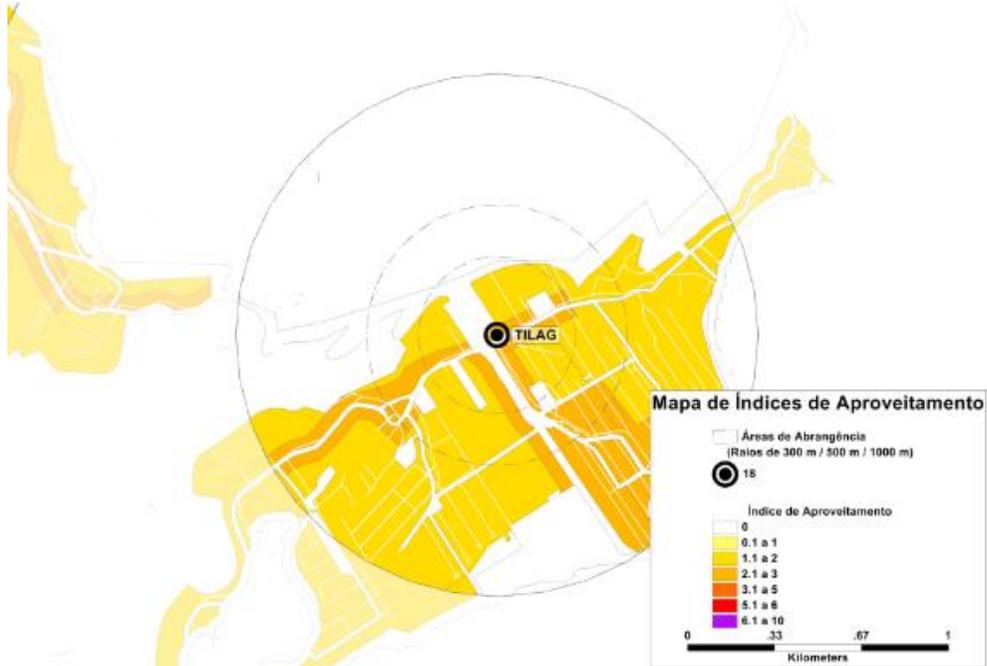


Figura 204: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó TILAG.

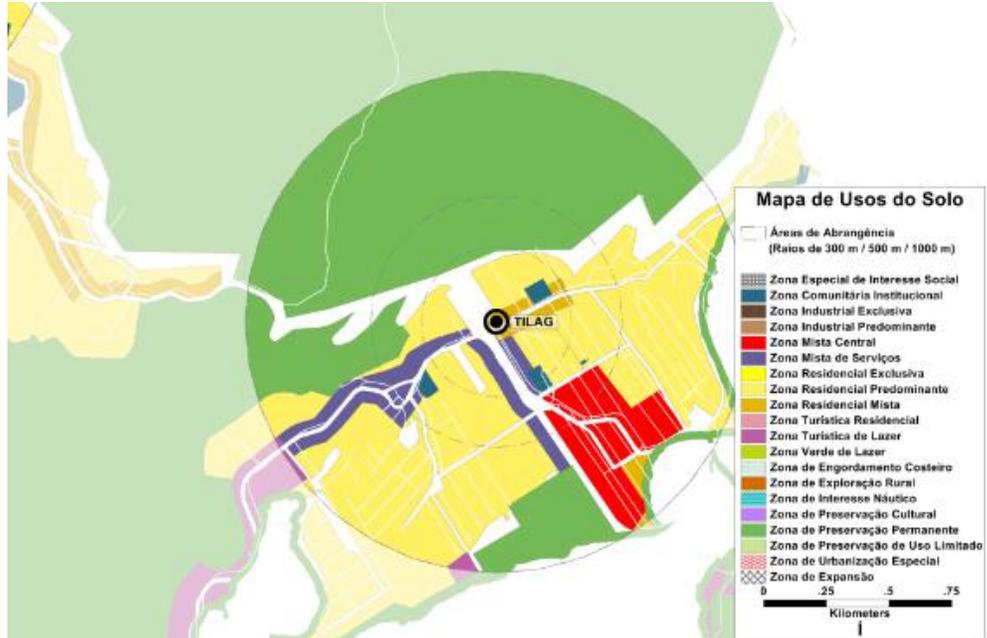


Figura 205: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó TILAG.

2.6.19 Trevo do Campeche / Porto da Lagoa

Composto pelo cruzamento da Rua Laurindo Januário da Silveira com a SC-406, este nó faz a ligação do bairro da Lagoa da Conceição com o do Rio Tavares. É um ponto nodal com médio fluxo de veículos, tendo, ambas as vias, sentido duplo com uma pista por sentido. Apesar da ausência de infraestrutura para o transporte não motorizado, como calçadas e ciclovias, há fluxo moderado de ciclistas e pedestres no local. Seu uso lindeiro é formado por residências e condomínios residenciais unifamiliares e pequeno comércio. A baixa consolidação do entorno propicia o desenvolvimento urbano naquele local. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento imediato o define como Zona Mista de Serviços e sua área de influência como Zona Residencial Predominante, Zona de Preservação Permanente e Zona Turística de Lazer.



Figura 206: Foto aérea da área de abrangência do nó Campeche / Porto da Lagoa.

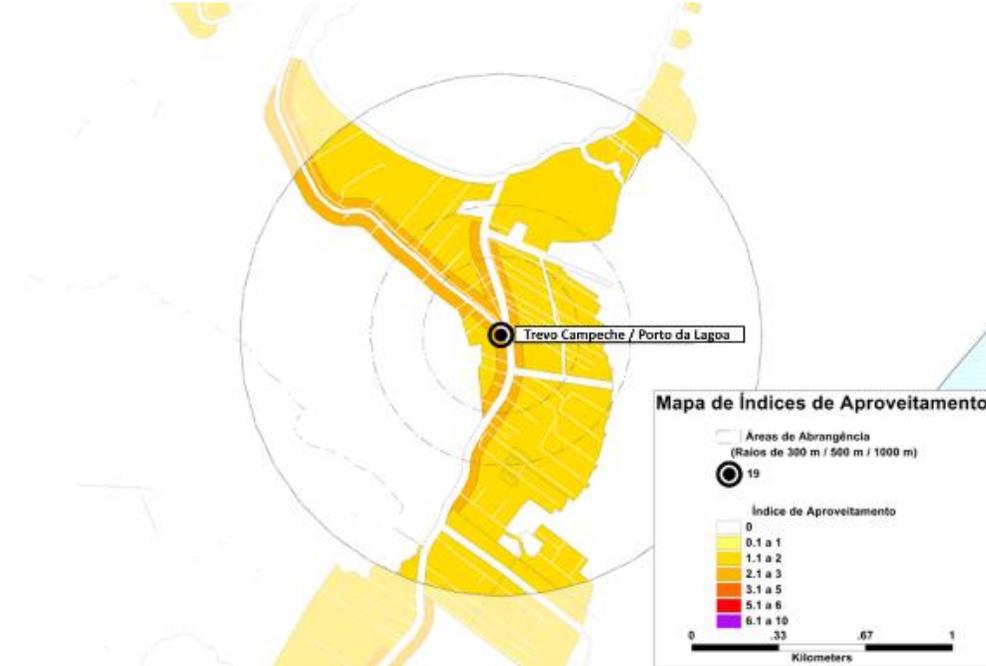


Figura 207: Mapa de índices de aproveitamento - Nó Campeche / Porto da Lagoa.



Figura 208: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Campeche / Porto da Lagoa.

2.6.20 BR-101 x R. Pref. Reinoldo Alves

Assim como os outros nós formados pelo cruzamento de vias de interesse municipal com a BR-101, aqui também a rodovia se transforma em grande barreira entre os bairros, segregando os usos ativos, como comércio e serviços, aos lotes próximos aos pontos de cruzamento por passagens subterrâneas. A Rua Prefeito Reinoldo Alves, no Município de Palhoça, em seu trecho próximo à travessia sob a BR-101, é ocupada por comércio, serviços de pequeno porte e por residências unifamiliares. Predominando o fluxo de veículos motorizados, a infraestrutura para o deslocamento por bicicletas é inexistente, sendo o deslocamento de pedestres prejudicado, principalmente pelo mau estado de conservação das calçadas. Segundo o Plano Diretor Municipal atual, o zoneamento imediato do nó o define como Zona Mista Central e Zona Mista de Serviços e o de sua área de influência como Zona Mista Central, Zona Mista de Serviços, Zona Residencial Predominante e Zona de Preservação Permanente. É uma área pouco consolidada, sendo suscetível a renovações urbanas.



Figura 209: Foto aérea da área de abrangência do nó BR-101 x R. Pref. Reinoldo Alves.

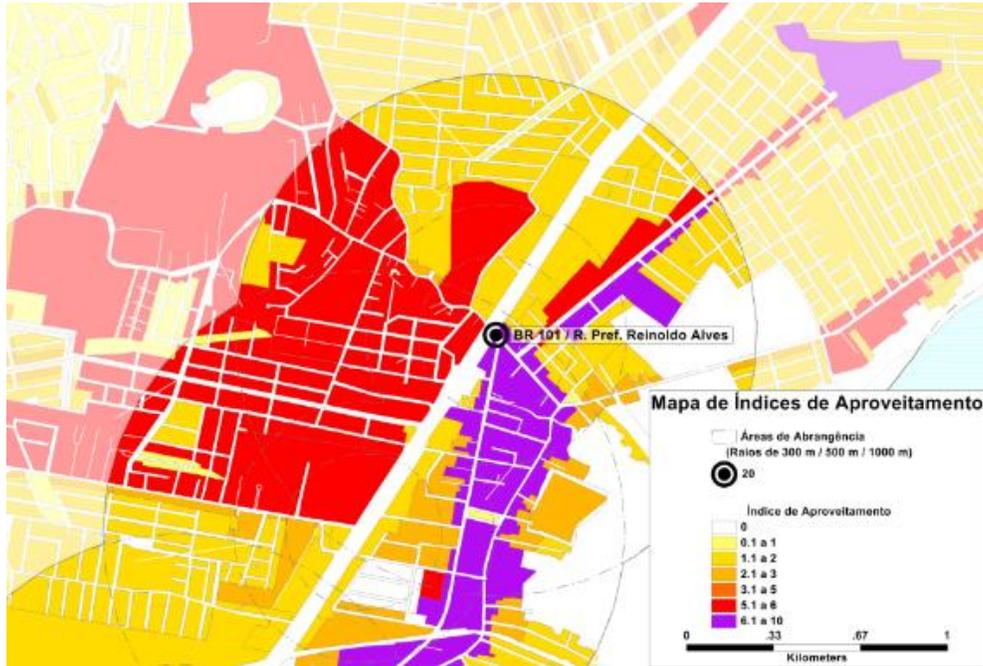


Figura 210: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó BR-101 x R. Prof. Reinaldo Alves.

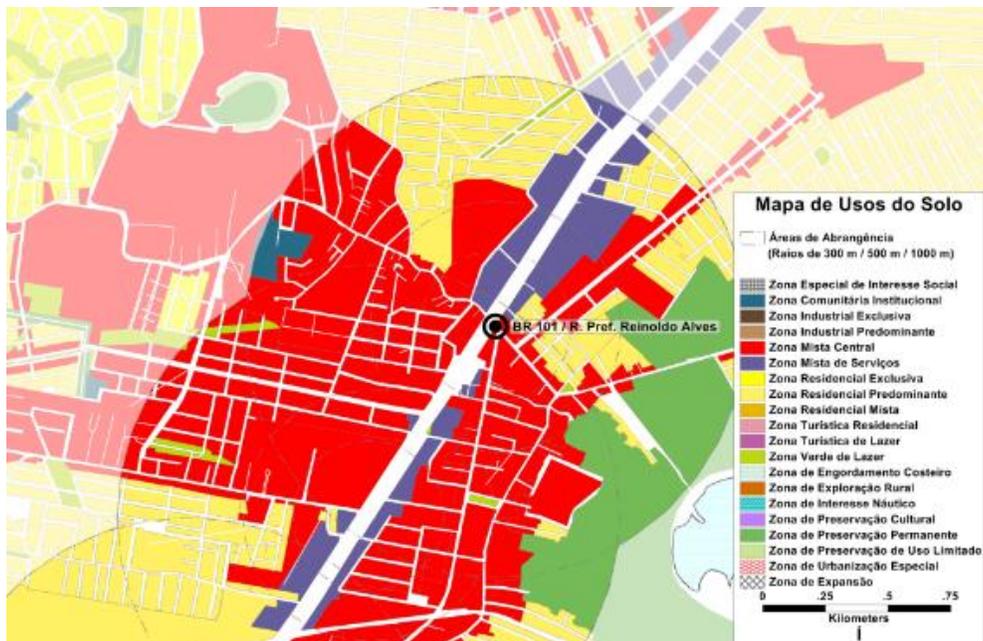


Figura 211: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó BR-101 x R. Prof. Reinaldo Alves.

2.6.21 BR-101 x SC-407

O cruzamento entre a Rodovia SC-407 e a BR-101 ocorre apenas com o sentido Sul da BR, pois não há ligação da rodovia estadual com a margem da federal no sentido Norte. Conectando pequenos municípios como São Pedro de Alcântara e Angelina a São José, a SC-407, neste ponto, possui duplo sentido, com duas faixas por sentido, unindo-se à marginal da BR-101 por meio de um cruzamento semaforizado. Seu entorno imediato é formado pelo Continente Park Shopping e por uma revenda de caminhões, sem outros usos que sejam importantes atratores de viagens. Também não há infraestrutura cicloviária no local e as calçadas existem apenas no terreno do Continente Park Shopping. Este nó possui possibilidade de renovação urbana, pois a única área construída consolidada é o referido centro comercial. Segundo o Plano Diretor Municipal, o zoneamento imediato do nó o define como Zona Mista de Serviços e sua área de influência como Zona Mista de Serviços, Zona Industrial Exclusiva, Zona Mista Central e Zona Residencial Predominante.



Figura 212: Foto aérea da área de abrangência do nó SC-407 x BR-101.

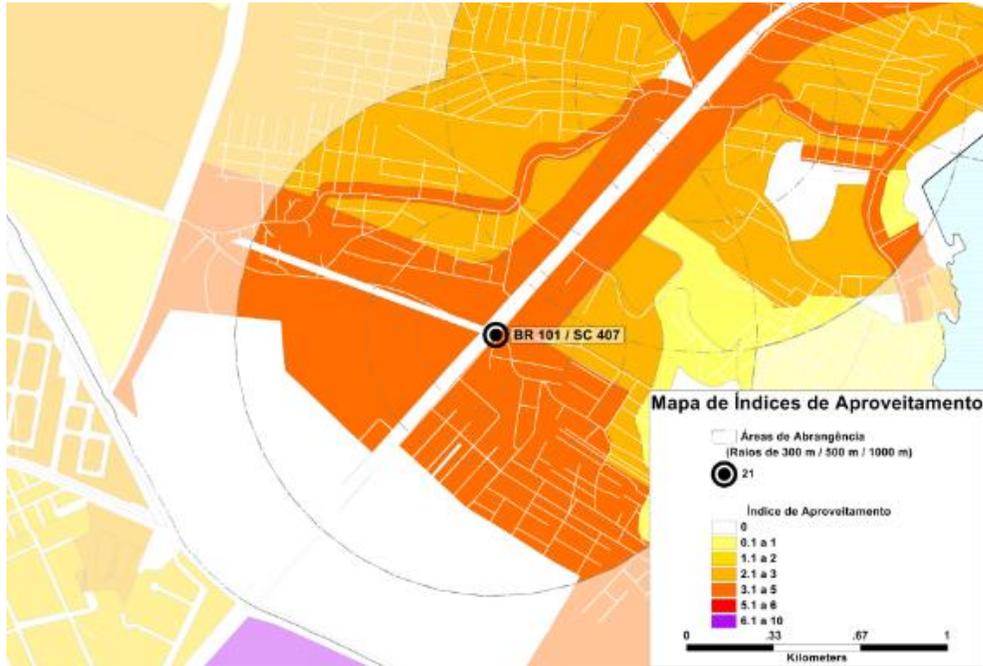


Figura 213: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó SC-407 x BR-101.

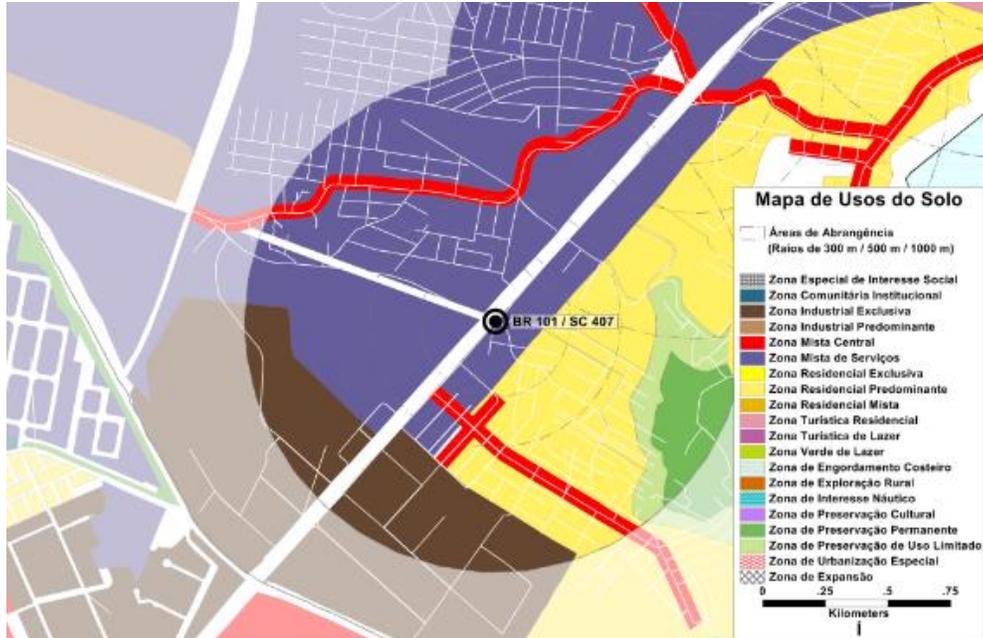


Figura 214: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó SC-407 x BR-101.

2.6.22 BR-282 x Av. Governador Ivo Silveira

O nó de transporte formado pela junção da BR-282 com a Avenida Governador Ivo Silveira, no Município de Florianópolis, possui tanto o trânsito de passagem de acesso à capital de Santa Catarina, quanto dá acesso aos bairros Abraão, Capoeiras e à Av. Presidente Kennedy, em São José. O sistema viário utiliza grande área para infraestruturas rodoviárias como rampas, alças de acesso e retornos, entretanto não há infraestruturas destinadas ao transporte não motorizado. Seu uso lindeiro é composto pelo hipermercado Angeloni Capoeiras, concessionárias de veículos e serviços automotivos. Este ponto nodal possui baixa consolidação, permitindo que haja renovações urbanas em seu entorno imediato. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Mista de Serviços e o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona Mista de Serviços, Zona Mista Central, Zona Residencial Mista, Zona Residencial Predominante e Zona Especial de Interesse Social.

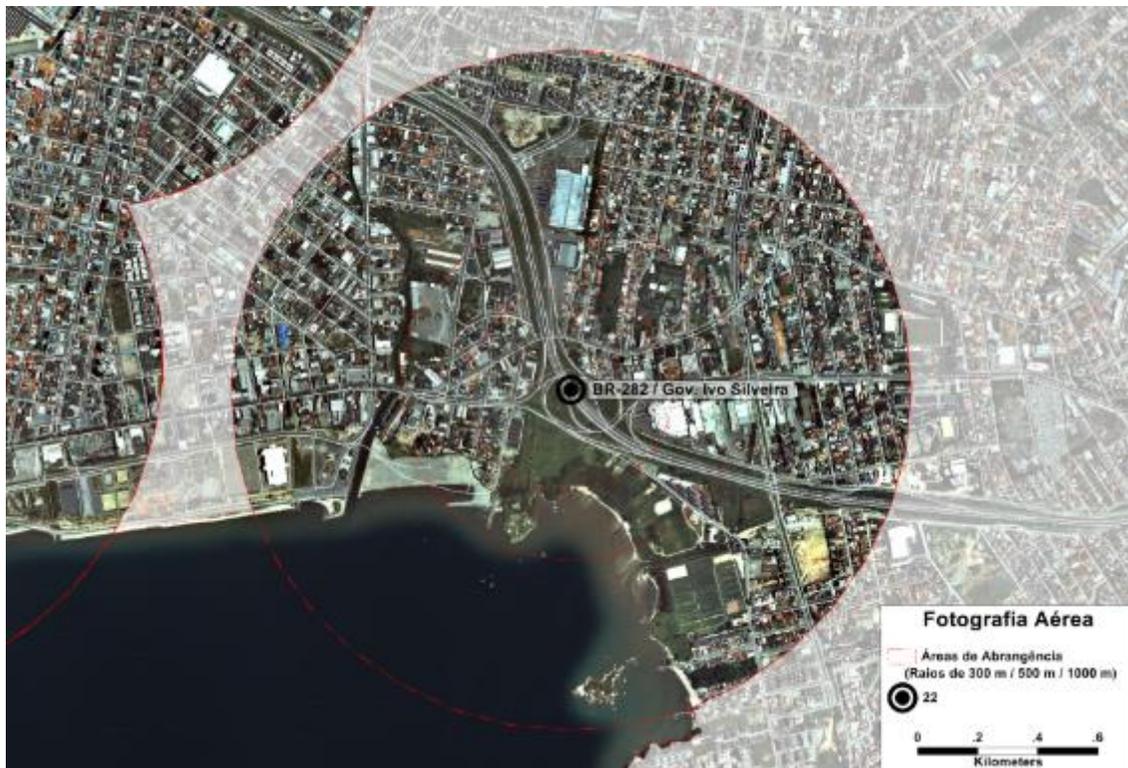


Figura 215: Foto aérea da área de abrangência do nó BR-282 x Av. Gov. Ivo Silveira.

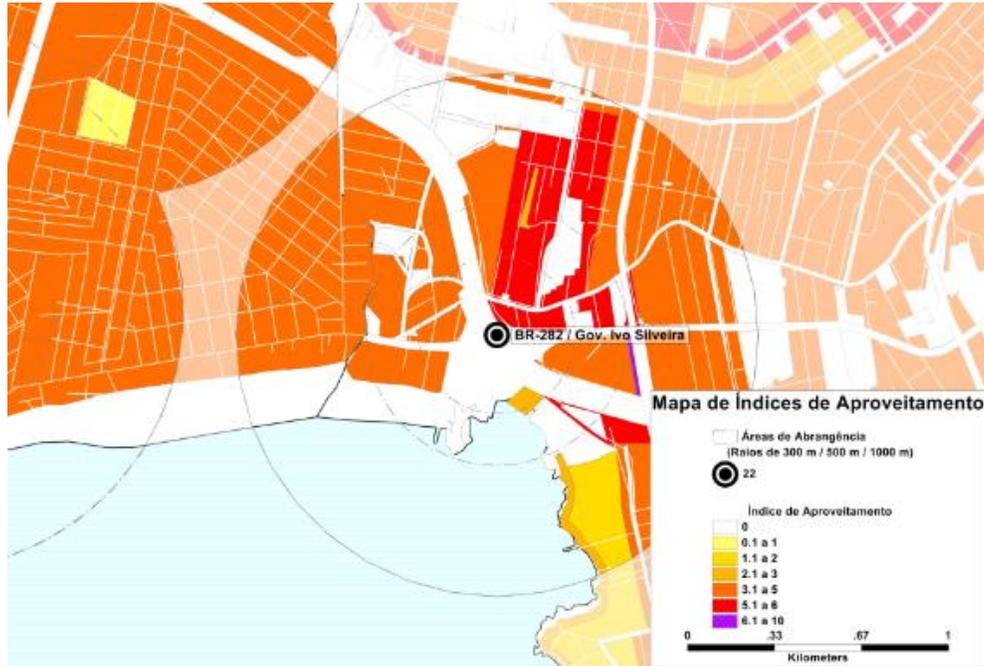


Figura 216: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó BR-282 x Av. Gov. Ivo Silveira.

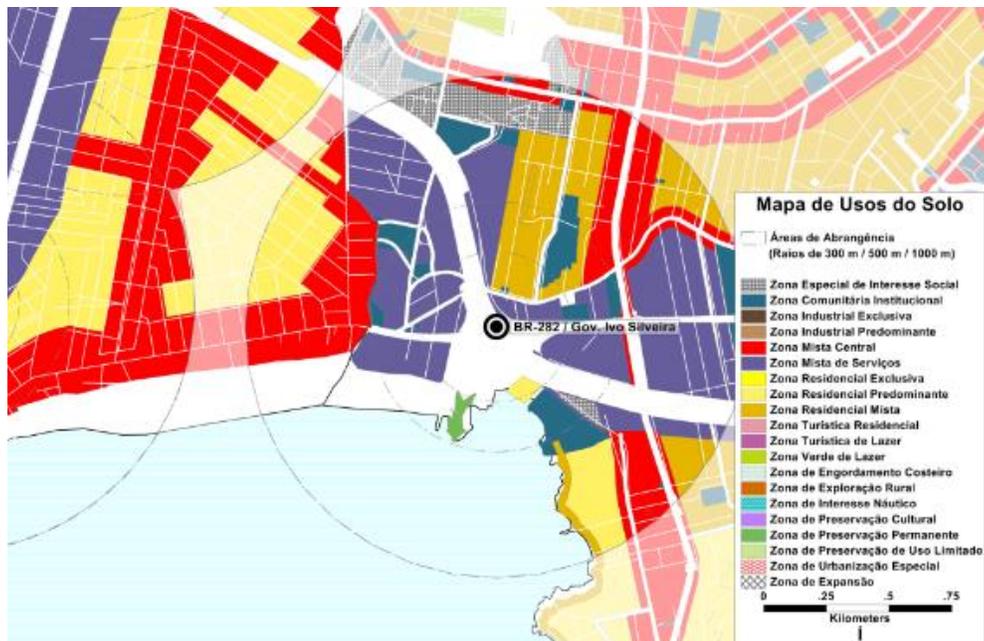


Figura 217: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó BR-282 x Av. Gov. Ivo Silveira.

2.6.23 Rua Atílio Pagani x BR-101 / Shopping ViaCatarina

Localizado no bairro em desenvolvimento Pagani, no Município de Palhoça, este nó conecta a Rua Atílio Pagani com a marginal da BR-101 no sentido Sul, em cruzamento semaforizado. No entorno imediato ficam o Shopping ViaCatarina e serviços de pequeno porte de um lado da BR-101, e a loja de departamentos Havan, em sua margem oposta. A travessia é feita por meio de uma passarela de pedestres localizada ao sul do cruzamento. O desenvolvimento recente do bairro, principalmente após as transferências da Prefeitura e Câmara de Vereadores para a Rua Atílio Pagani, modificou as características do loteamento, com a construção de edifícios comerciais de alto gabarito. As cercanias imediatas deste ponto nodal estão urbanisticamente consolidadas, havendo ainda possibilidades de melhorias. Segundo o atual Plano Diretor Municipal, o zoneamento imediato do nó o define como Zona Mista Central e Zona Mista de Serviços, enquanto o de sua área de influência é estabelecido como Zona Mista Central, Zona Mista de Serviços, Zona Residencial Predominante e Zona de Preservação Permanente.



Figura 218: Foto aérea da área de abrangência do nó da Rua Atílio Pagani x BR-101.

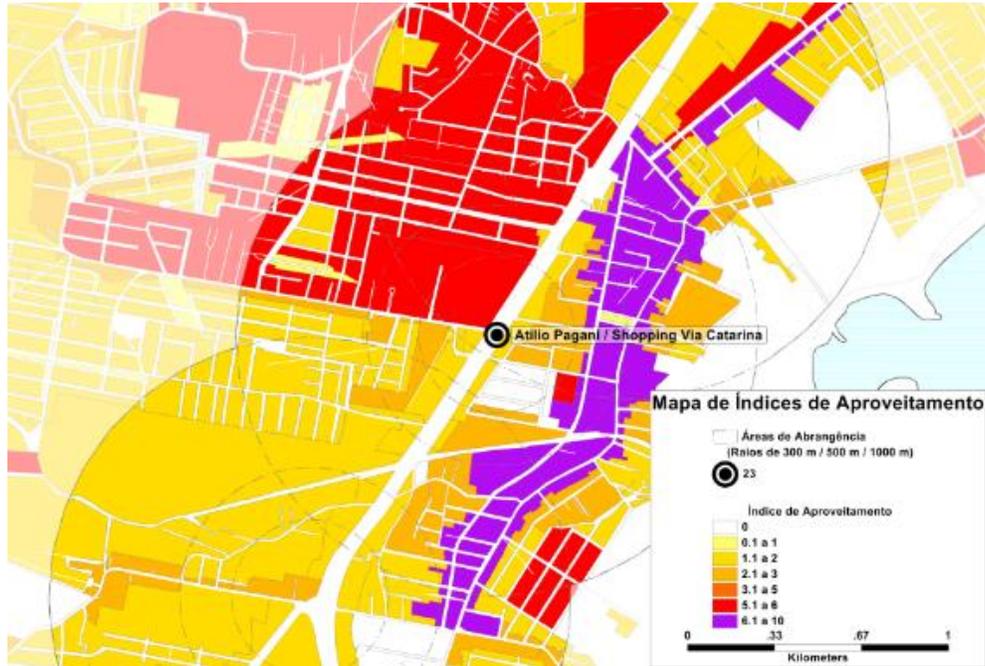


Figura 219: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó da Rua Atílio Pagani x BR-101.

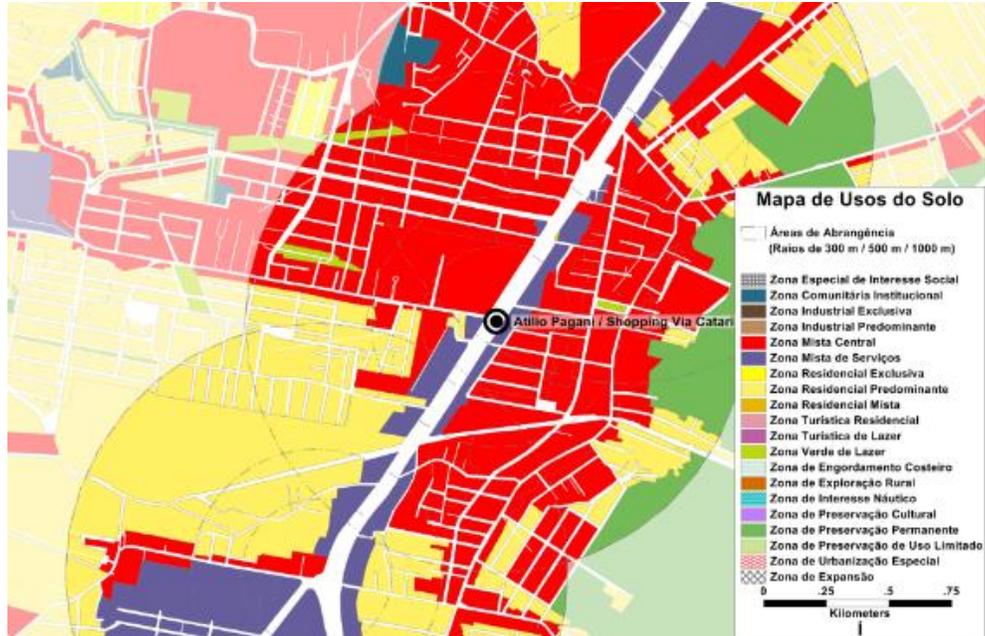


Figura 220: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó da Rua Atílio Pagani x BR-101.

2.6.24 BR-101 x Rua Major Livramento

A Rua Major Livramento dá acesso ao Município de Antônio Carlos a partir da BR-101 em Biguaçu. Sem conexão direta com a marginal Norte da BR-101, este nó apresenta uso do solo predominantemente industrial e pouco consolidado. Não há infraestruturas voltadas ao transporte não motorizado e o fluxo de veículos é, principalmente, de passagem. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigência, o zoneamento imediato do nó está definido como Zona Mista Central e Zona de Preservação Cultural e o zoneamento em sua área de influência é definido como Zona Mista Central, Zona de Preservação Cultural, Zona Residencial Predominante e Zona de Preservação Permanente.

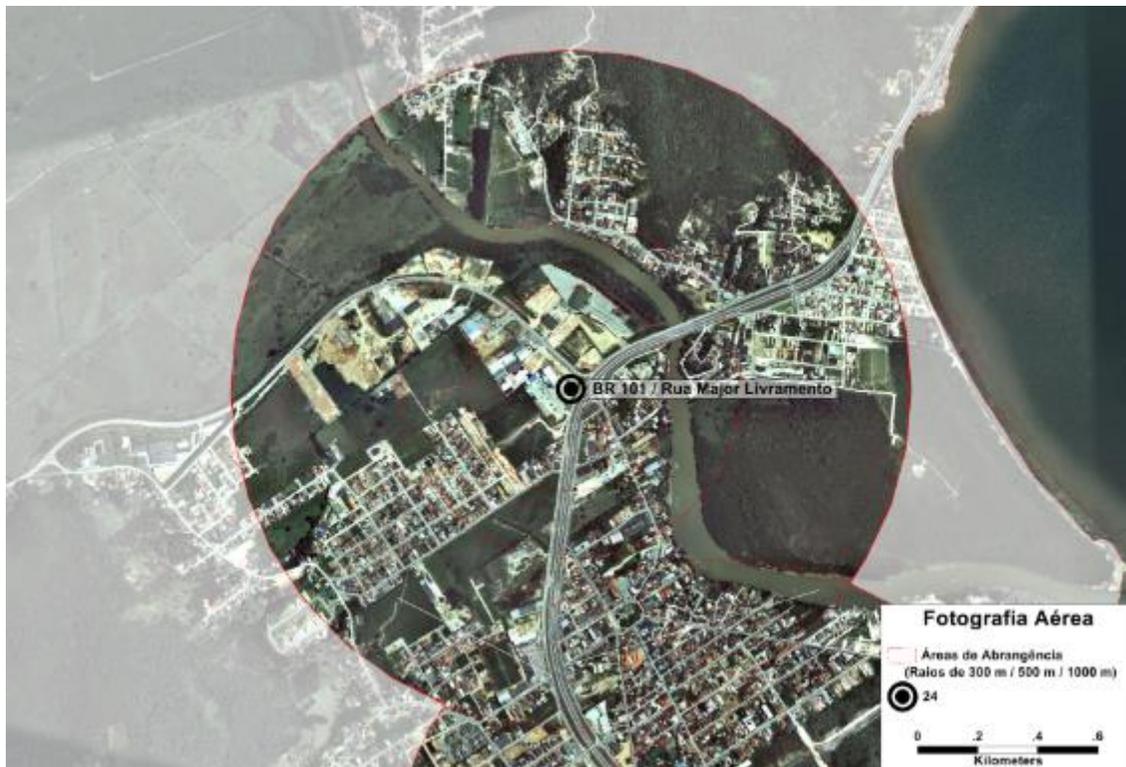


Figura 221: Foto aérea da área de abrangência do nó da BR-101 x Rua Major Livramento.

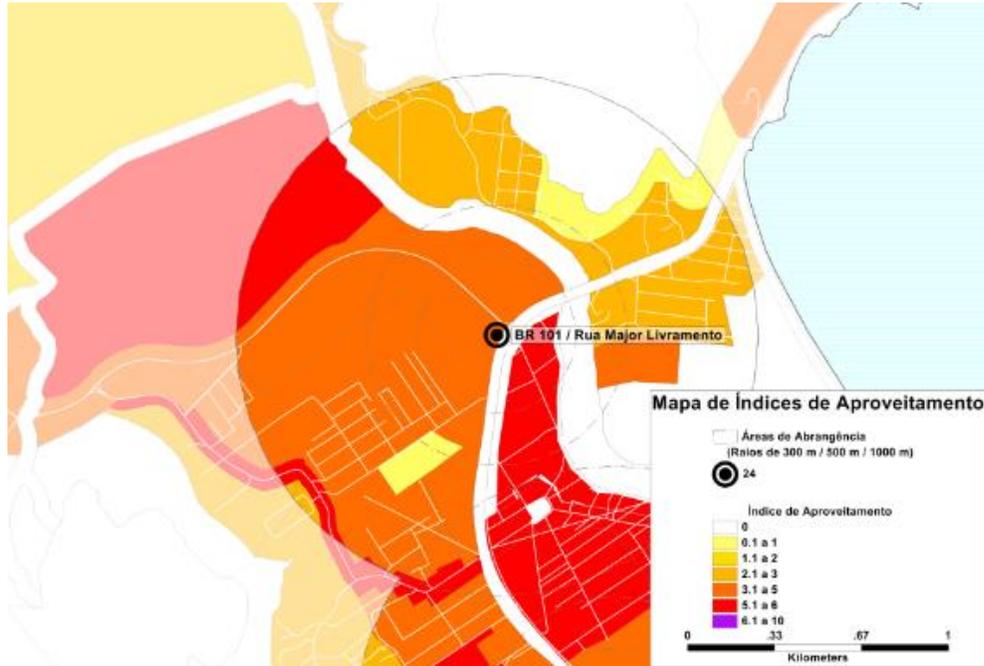


Figura 222: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó da BR-101 x Rua Major Livramento.

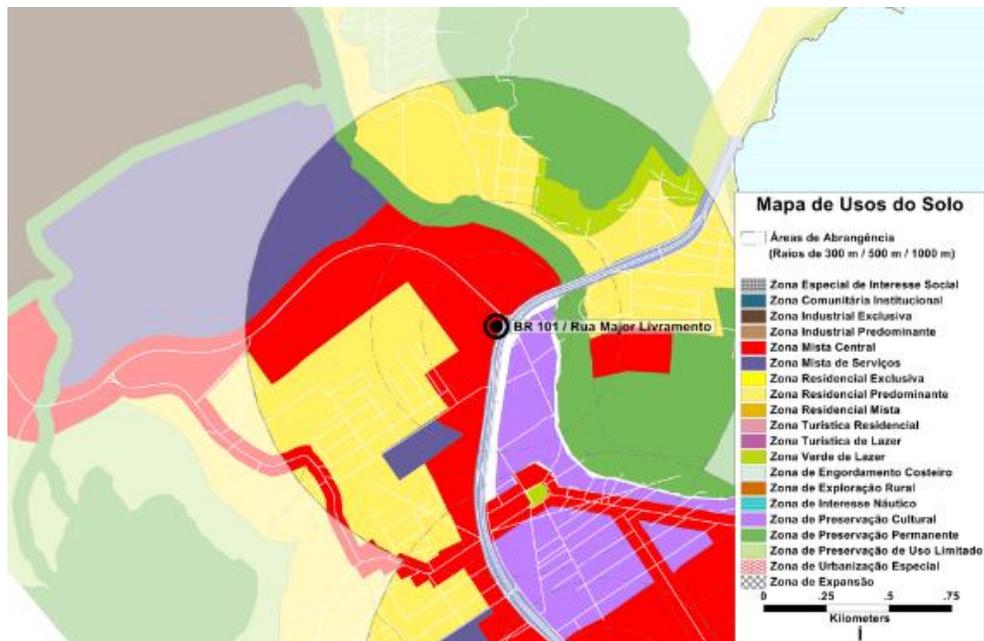


Figura 223: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó da BR-101 x Rua Major Livramento.

2.6.25 TISAN

O Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa está situado às margens da SC-401, na entrada do bairro Santo Antônio de Lisboa, em Florianópolis. Este terminal recebe ônibus provenientes do TICEN, TITRI e TICAN, conectando-os, principalmente, ao bairro homônimo do terminal e aos bairros de Sambaqui, Cacupé e Ratoles. Em suas proximidades há um centro de saúde, o fórum e a Faculdade Cesusc, além de alguns serviços e comércio de pequeno porte. Atualmente alguns estabelecimentos de grande porte estão se estabelecendo nas proximidades do nó. O fluxo de veículos é tanto de passagem quanto de acesso ao bairro e à Faculdade, este último provocando congestionamentos na SC-401 no horário de pico. É uma área com grande potencial para desenvolvimento urbano, principalmente pela proximidade de bairros populosos, por estar pouco consolidada e pela ausência de restrições ambientais. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento imediato do nó o define como Zona Mista Central e o de sua área de influência como Zona Mista Central, Zona Residencial Mista, Zona Residencial Predominante, Zona Mista de Serviços e Zona de Preservação Permanente.



Figura 224: Foto aérea da área de abrangência do nó TISAN.

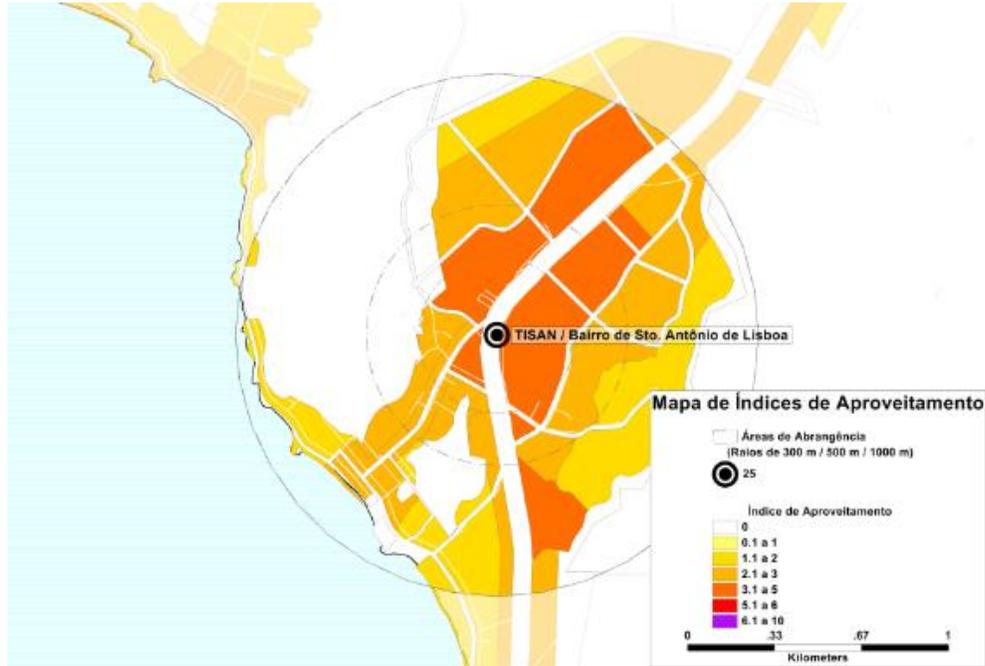


Figura 225: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó TISAN.

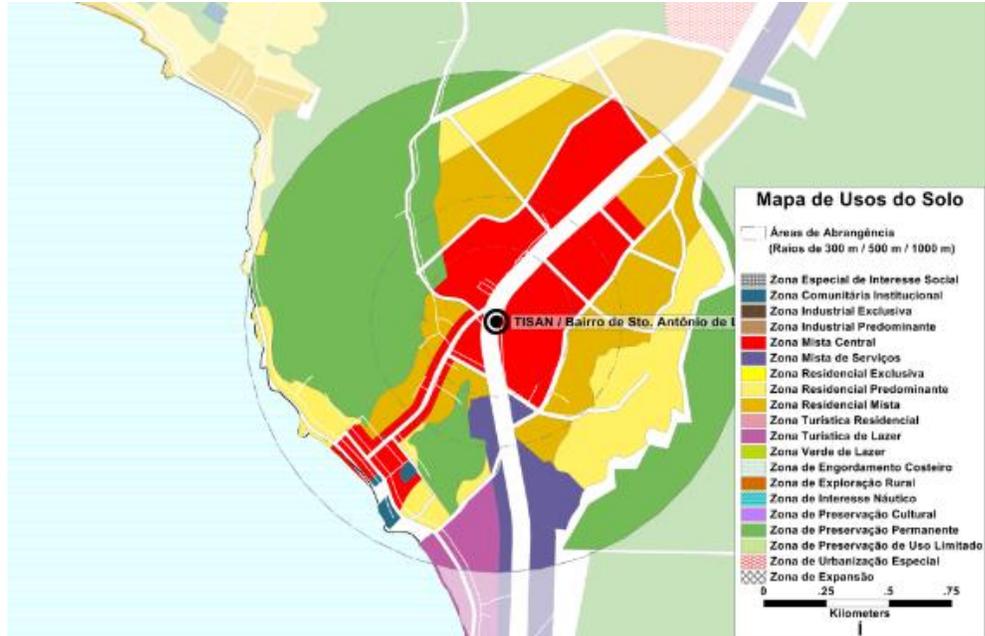


Figura 226: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó TISAN.

2.6.26 Ingleses / Rio Vermelho

O Bairro dos Ingleses, no norte da Ilha de Santa Catarina, é um destino turístico durante o período de veraneio, mas conta com uma grande população permanente durante o ano. Sua ocupação é predominantemente de residências unifamiliares, contando com poucos edifícios multifamiliares e pequeno comércio, garantindo a característica de bairro dormitório. O principal acesso ao bairro foi recentemente reformado, contando agora com sentido duplo e duas pistas por sentido. A infraestrutura para transporte não motorizado é composta por calçadas compartilhadas e estacionamento de veículos sobre o passeio, em frente às lojas. Segundo o Plano Diretor Municipal atual, o zoneamento imediato do nó o define como Zona Mista Central, enquanto sua área de influência é definida como Zona Mista Central, Zona Residencial Mista, Zona Mista Predominante e Zona Turística Residencial.



Figura 227: Foto aérea da área de abrangência do nó Ingleses / Rio Vermelho.

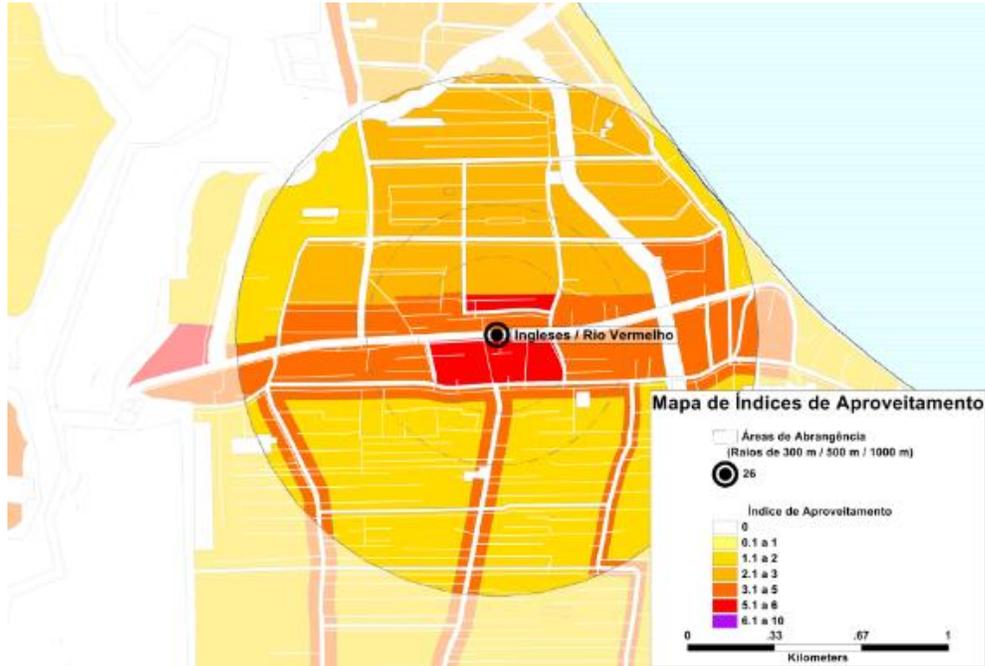


Figura 228: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Ingleses / Rio Vermelho.

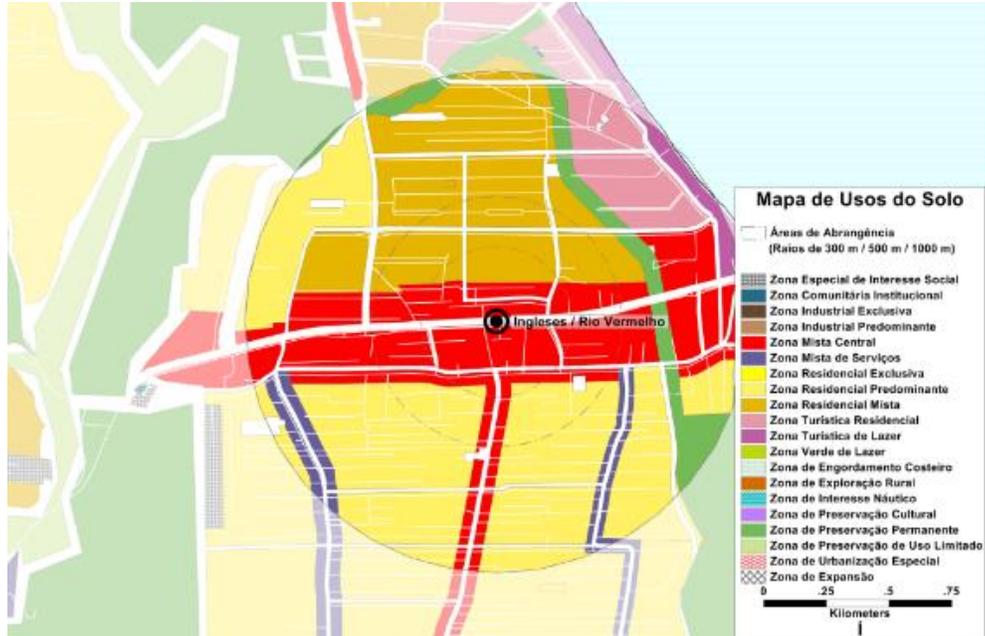


Figura 229: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Ingleses / Rio Vermelho.

2.6.27 Cemitério do Itacorubi / Av. da Saudade

O nó de transporte formado pela união da Avenida da Saudade, a SC-401 e a Rodovia Admar Gonzaga recebe o fluxo de veículos provenientes tanto do Sul como do Centro de Florianópolis em direção ao Norte e ao Leste da porção insular de Florianópolis. É uma área pouco passível a renovações urbanas pela proximidade de área de preservação ambiental, cemitério e área de triagem de resíduos sólidos de grande volume da Comcap. A área apresenta um sistema viário com características rodoviaristas, com presença de elevado e via expressa, tendo também calçadas e ciclovias. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento nas imediações do nó o define como Zona Comunitária Institucional, enquanto o de sua área de influência é definido como Zona de Preservação Permanente, Zona Comunitária Institucional e Zona Mista Central.



Figura 230: Foto aérea da área de abrangência do nó Cemitério do Itacorubi / Av. da Saudade.

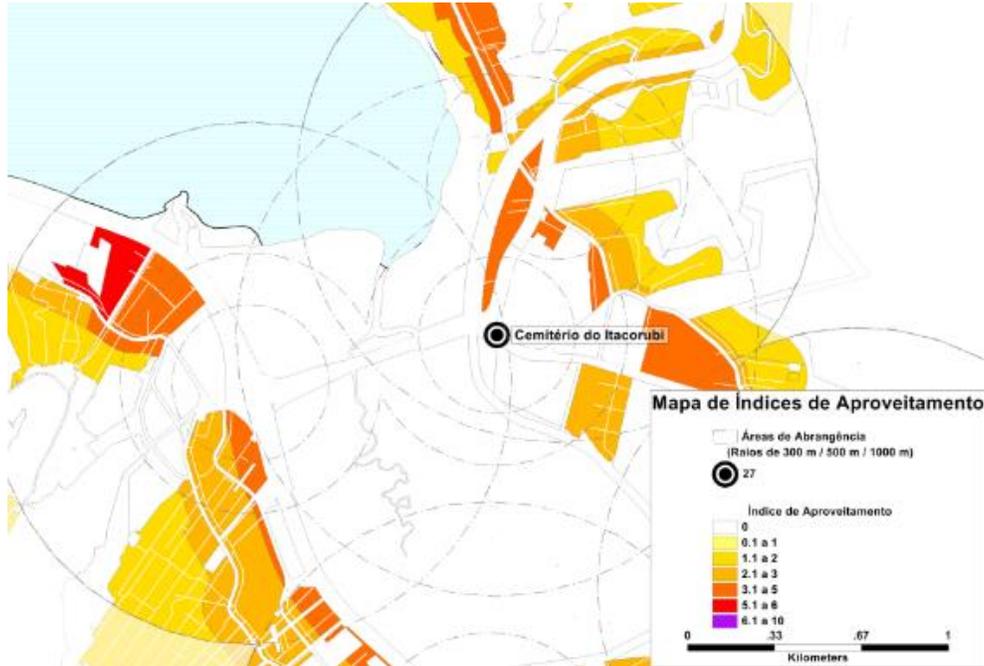


Figura 231: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Cemitério do Itacorubi / Av. da Saudade.

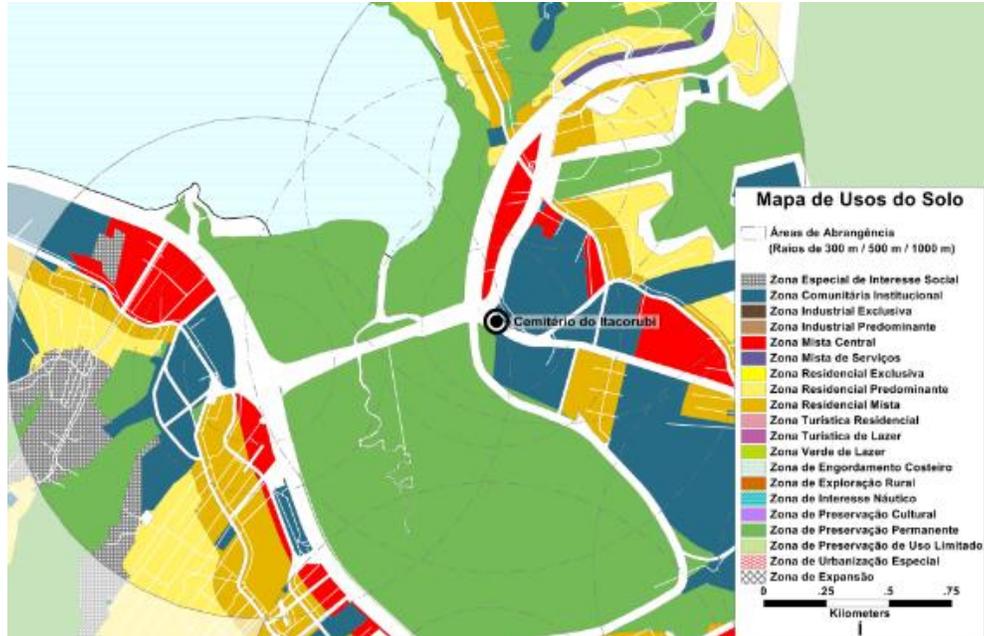


Figura 232: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Cemitério do Itacorubi / Av. da Saudade.

2.6.28 Parqtec Alfa / Bairro do João Paulo

Localizado às margens da Rodovia SC-401, na altura do bairro João Paulo, o Parqtec Alfa é um empreendimento que concentra diversas empresas de alta tecnologia e uma unidade do Sebrae. Seu acesso é feito por uma marginal da rodovia sempre congestionada nos horários de pico. Não há infraestrutura para transportes não motorizados, mas a área é servida pela grande maioria das linhas de ônibus que vão em direção ou são provenientes do Norte da Ilha – ainda que a acessibilidade dos pedestres até os pontos de ônibus seja precária, especialmente para a travessia entre os dois lados da rodovia. Os usos lindeiros ao Parqtec Alfa são compostos por pequeno comércio e serviços, residências uni e multifamiliares. Pelas condições geográficas, há baixa probabilidade de renovação urbana em seu entorno. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento das imediações a define como Zona Mista Central, enquanto sua área de influência é classificada como Zona de Proteção Permanente, Zona Mista Central, Zona Residencial Mista e Zona Residencial Predominante.



Figura 233: Foto aérea da área de abrangência do nó Parqtec Alfa / Bairro do João Paulo.

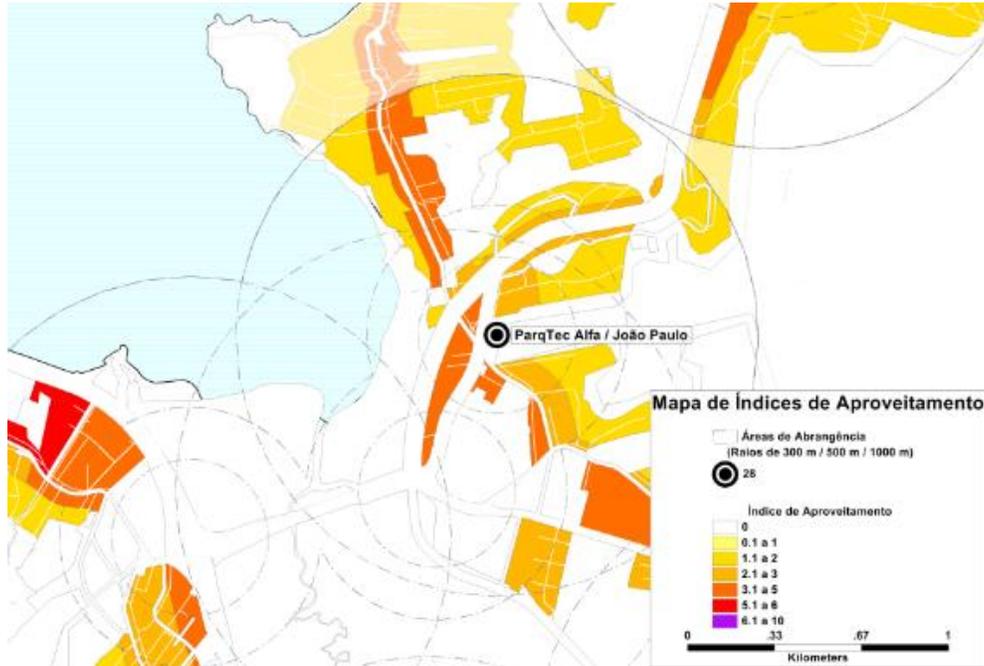


Figura 234: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Parqtec Alfa / Bairro do João Paulo.

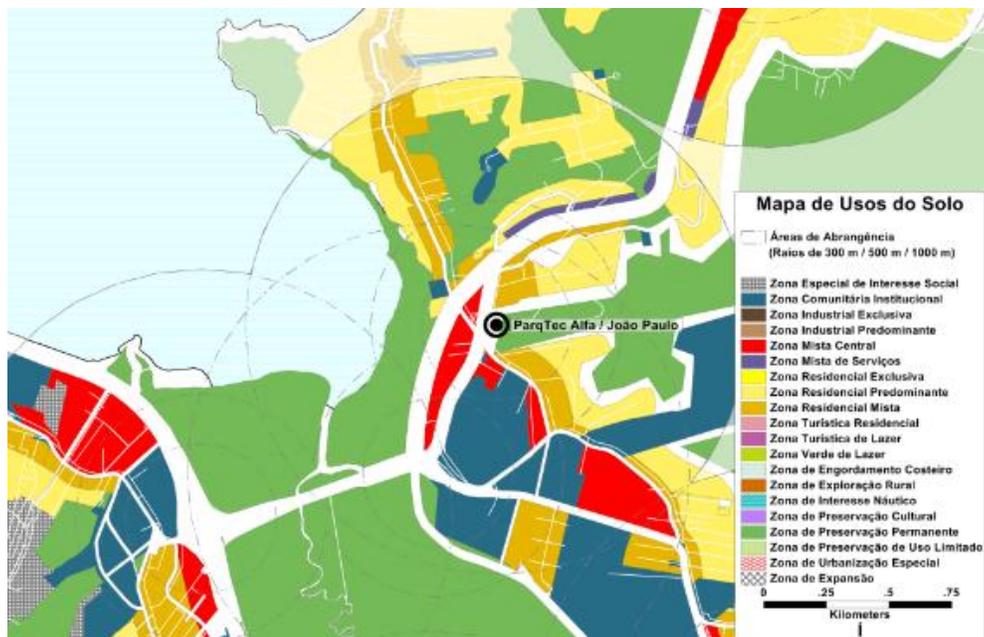


Figura 235: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Parqtec Alfa / Bairro do João Paulo.

2.6.29 SC-401 x Bairro do Cacupé

Este nó, assim como o nó representado pelo Centro Administrativo, é caracterizado por ter diversos polos atratores de viagens, como centros empresariais e grandes estabelecimentos comerciais às margens da Rodovia SC-401. Não há infraestrutura para transportes não motorizados e o acesso aos lotes é feito, muitas vezes, diretamente da rodovia. Devido ao desenvolvimento do bairro Cacupé ter sido feito de forma linear, e por ser grande parte da área de influência deste nó área de preservação permanente, há baixa possibilidade de desenvolvimento urbano no local. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, a área adjacente ao nó está definida como Zona Mista Central, enquanto sua área de influência é classificada como Zona Mista Central, Zona Especial de Interesse Social, Zona de Preservação Permanente, Zona Comunitária Institucional e Zona Mista de Serviços.



Figura 236: Foto aérea da área de abrangência do nó SC-401 x Bairro do Cacupé.

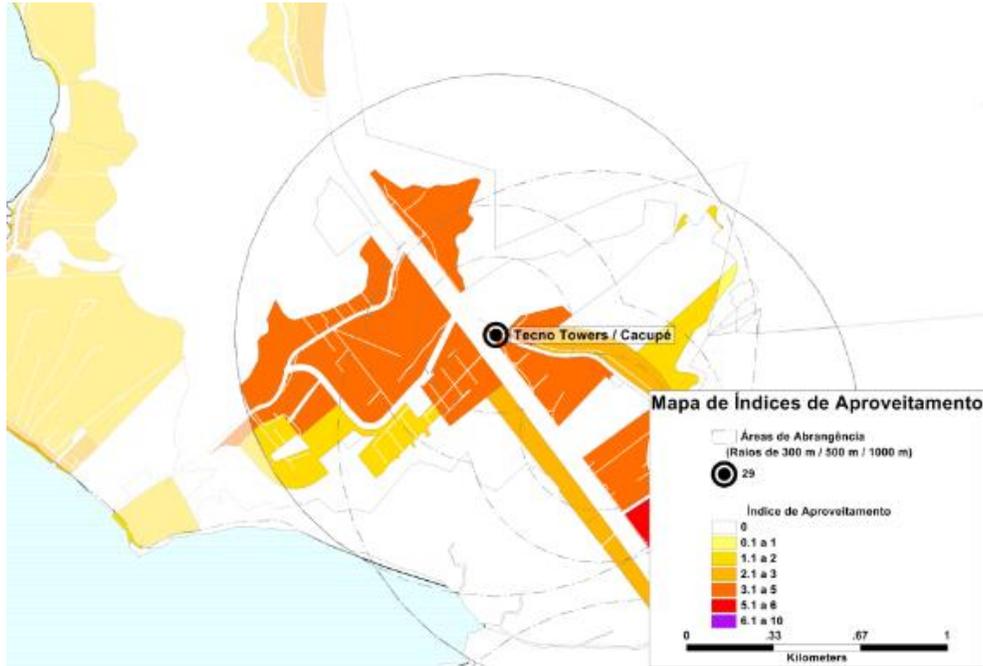


Figura 237: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó SC-401 x Bairro do Cacupé.

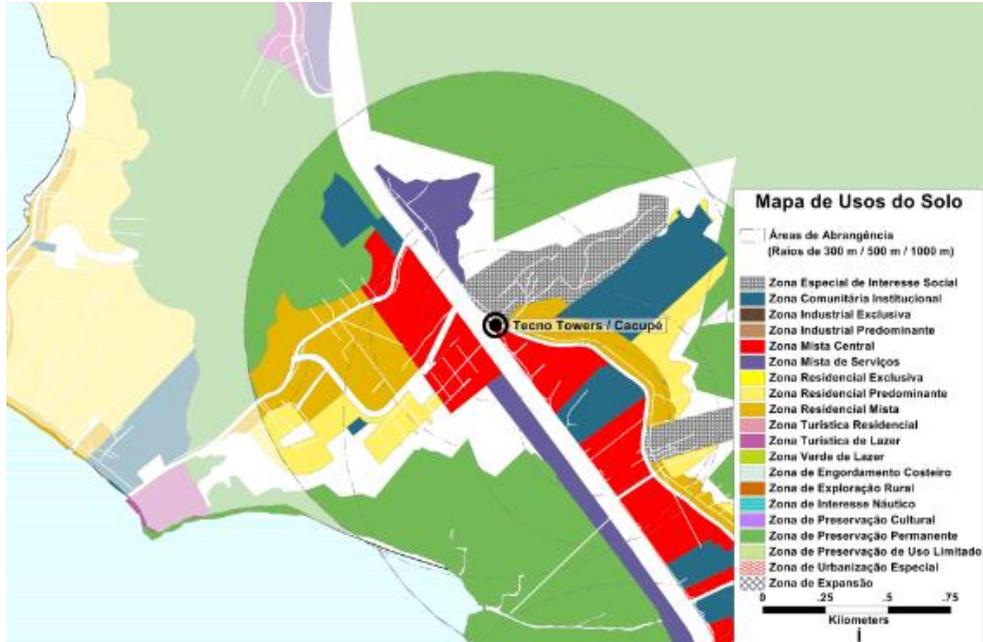


Figura 238: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó SC-401 x Bairro do Cacupé.

2.6.30 Floripa Shopping

O nó formado pelo cruzamento da Rodovia João Paulo com a SC-401, junto ao Floripa Shopping, é importante conexão entre os bairros do Saco Grande e João Paulo. Este ponto nodal alia a função de acesso aos bairros à de passagem para os bairros do Norte da Ilha de Santa Catarina. À sua volta há lojas de materiais de construção e decoração, restaurante, shopping center e cemitério. É uma estrutura viária rodoviária, sem infraestrutura para os transportes não motorizados. Área em processo de consolidação, principalmente por meio da construção de comércio de grande porte, sua expansão é limitada pelas condições geográficas e áreas de preservação permanente em suas proximidades. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento da área do nó a define como Zona Mista Central, enquanto sua área de influência é classificada como Zona Mista Central, Zona de Preservação Permanente, Zona Comunitária Institucional, Zona Residencial Mista e Zona Residencial Predominante.

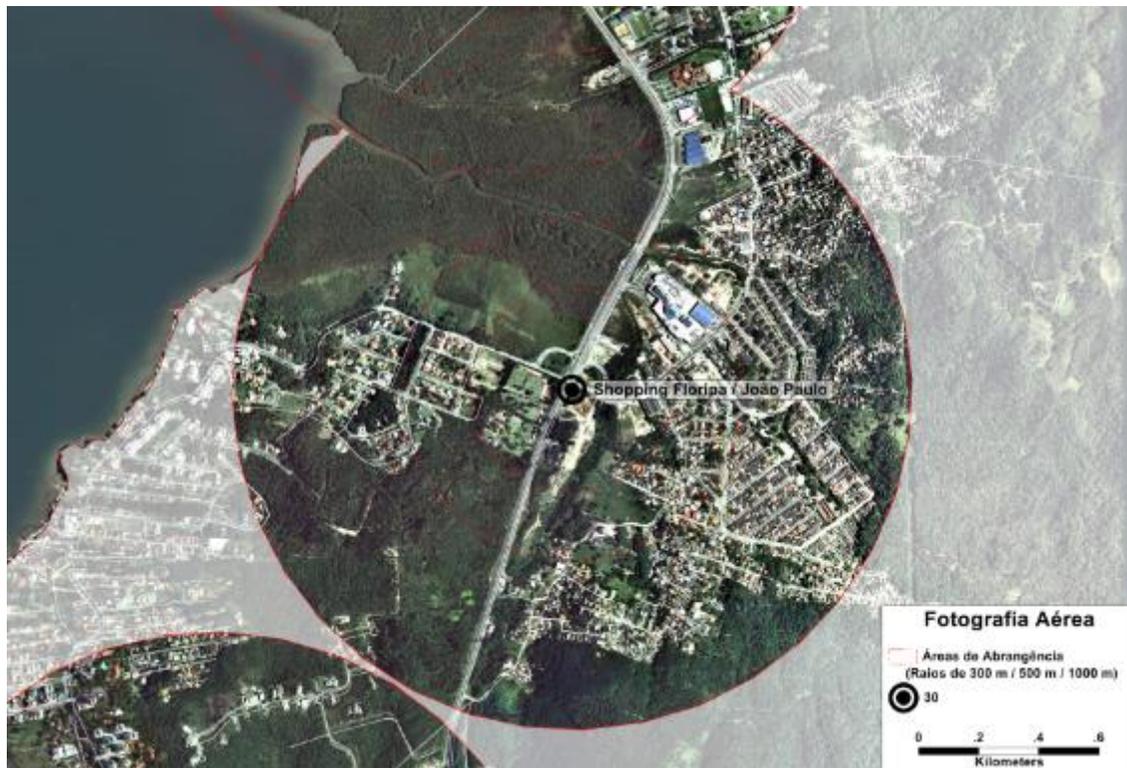


Figura 239: Foto aérea da área de abrangência do nó Floripa Shopping.

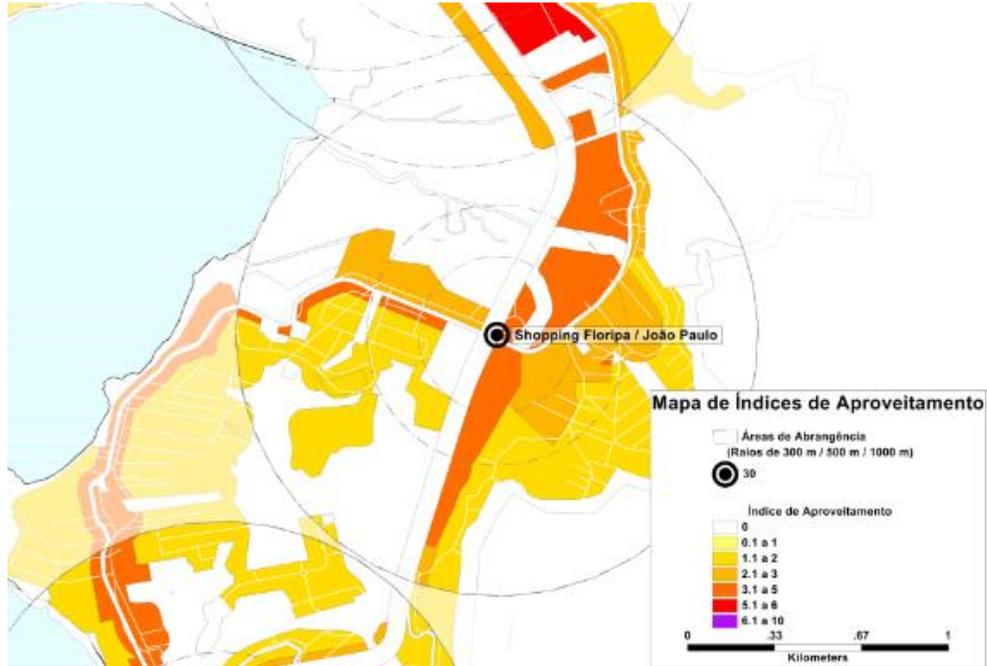


Figura 240: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Floripa Shopping.

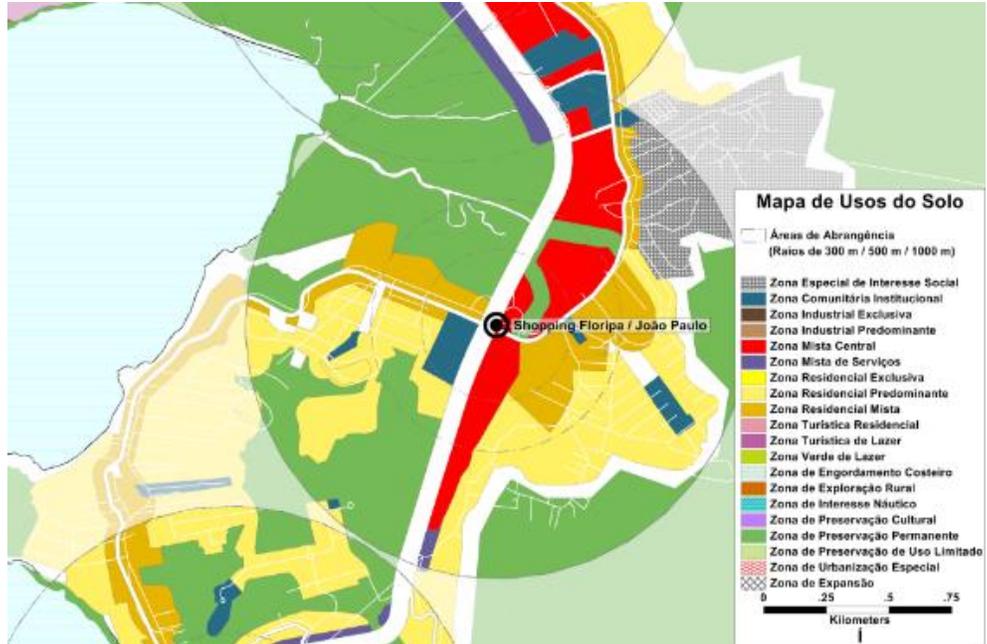


Figura 241: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Floripa Shopping.

2.6.31 BR-101 x Rua Quintino Bocaiuva

A Rua Quintino Bocaiuva, no Município de Biguaçu, permite o acesso da BR-101 ao interior do bairro Rio Caveiras. Este nó tem grande importância para o município, por estar localizado na área de expansão do centro urbano. A infraestrutura ainda é bastante precária, por ser a via estreita conectada à marginal sul da BR-101, sem calçadas ou ciclovias. A área apresenta baixa consolidação, sendo passível de renovação urbana. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento das imediações do nó o define como Zona Mista Central, enquanto sua área de influência é classificada como Zona Mista Central, Zona de Preservação Cultural, Zona Mista de Serviços e Zona Residencial Predominante.

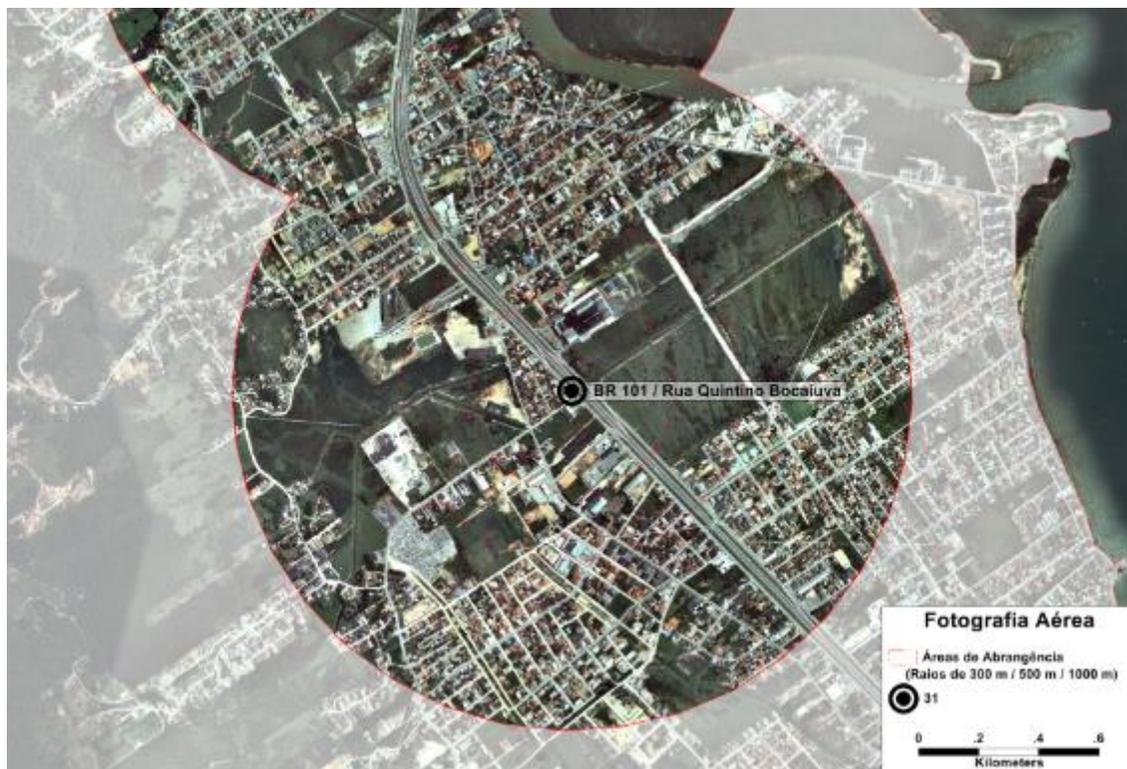


Figura 242: Foto aérea da área de abrangência do nó BR-101 x Rua Quintino Bocaiuva.

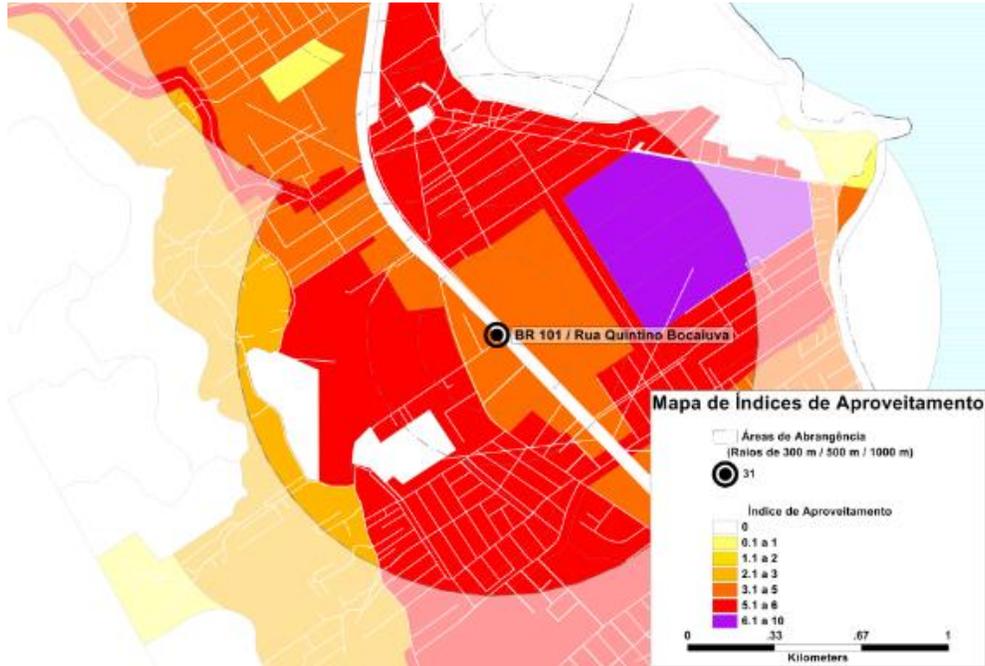


Figura 243: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó BR-101 x Rua Quintino Bocaiuva.

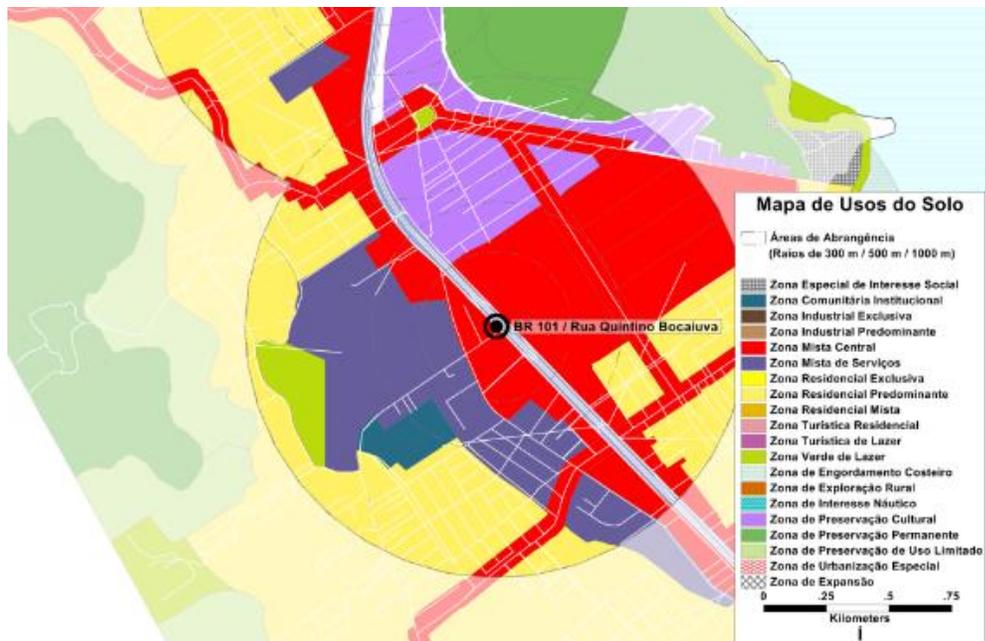


Figura 244: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó BR-101 x Rua Quintino Bocaiuva.

2.6.32 BR-101 x Av. das Margaridas

O nó da Avenida das Margaridas com a BR-101, em São José, faz parte da conexão entre a BR-101 e a Avenida das Torres. Sua ocupação lindeira é composta por pequenos serviços e indústrias, além de residências unifamiliares. Assim como nos outros nós, a BR-101 apresenta-se como uma barreira entre as áreas de uma mesma cidade. Neste caso há passarela de pedestres para a travessia da rodovia, sendo esta a única infraestrutura para transporte não motorizado. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento da região do nó a define como Zona Mista de Serviços, sendo sua área de influência classificada como Zona Mista de Serviços, Zona Mista Central, Zona Residencial Predominante e Zona Especial de Interesse Social.



Figura 245: Foto aérea da área de abrangência do nó BR-101 x Av. das Margaridas.

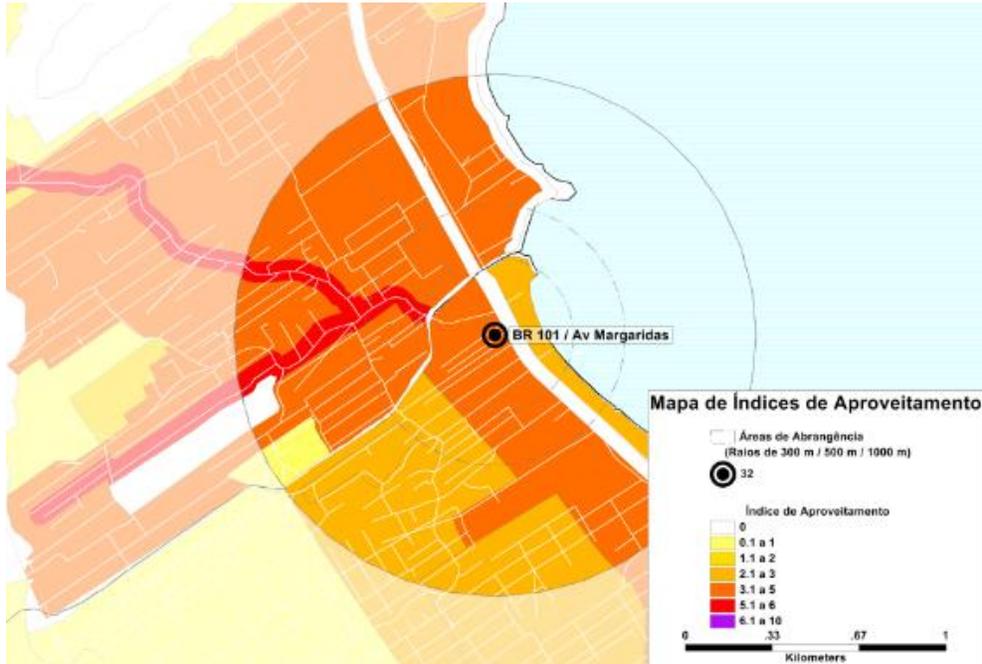


Figura 246: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó BR-101 x Av. das Margaridas.

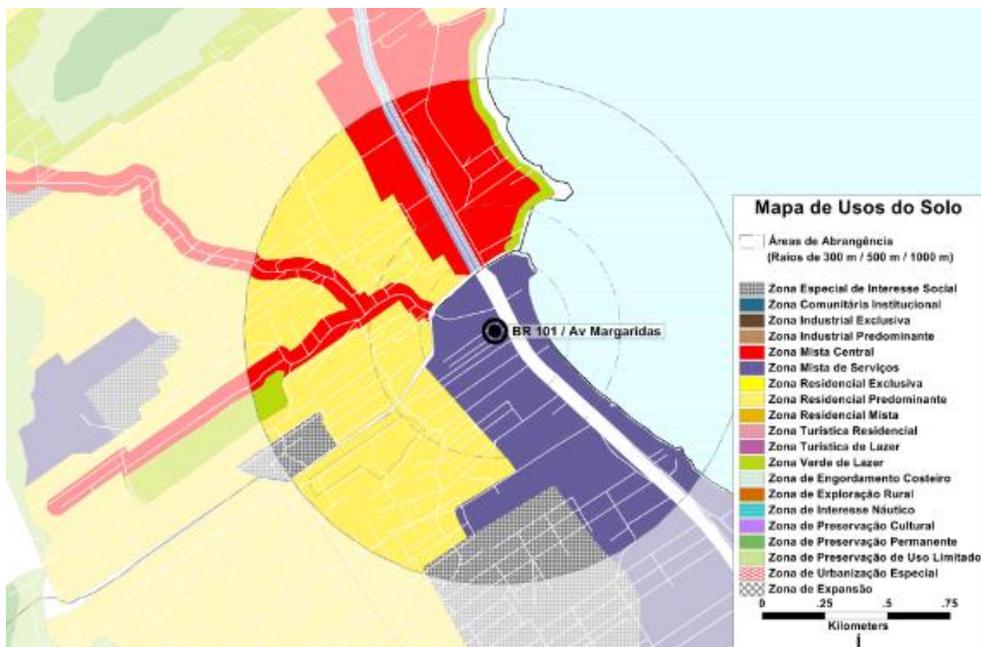


Figura 247: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó BR-101 x Av. das Margaridas.

2.6.33 BR-101 x Rua Nelson Floriano Campos

A Rua Nelson Floriano Campos permite a conexão entre as duas marginais da BR-101 nas margens do Rio Cubatão, em Palhoça. Este nó é predominantemente de passagem, pois há baixa ocupação urbana nas imediações, majoritariamente composta por residências unifamiliares de características rurais e terrenos vazios. Não há infraestrutura para o transporte não motorizado, porém por ser uma área pouco consolidada, seria altamente indicada para renovação urbana. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento da área contígua ao nó a define como Zona Mista de Serviços e Zona Mista Central, enquanto sua área de influência é classificada como Zona Mista de Serviços, Zona Mista Central e Zona Residencial Predominante.



Figura 248: Foto aérea da área de abrangência do nó BR-101 x Rua Nelson Floriano Campos.

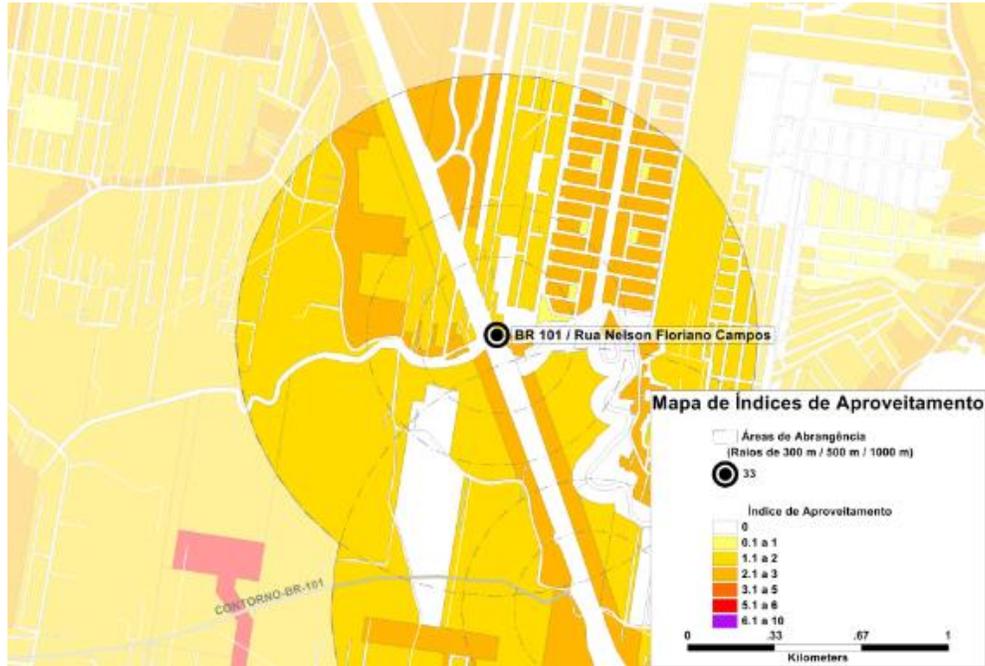


Figura 249: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó BR-101 x Rua Nelson Floriano Campos.

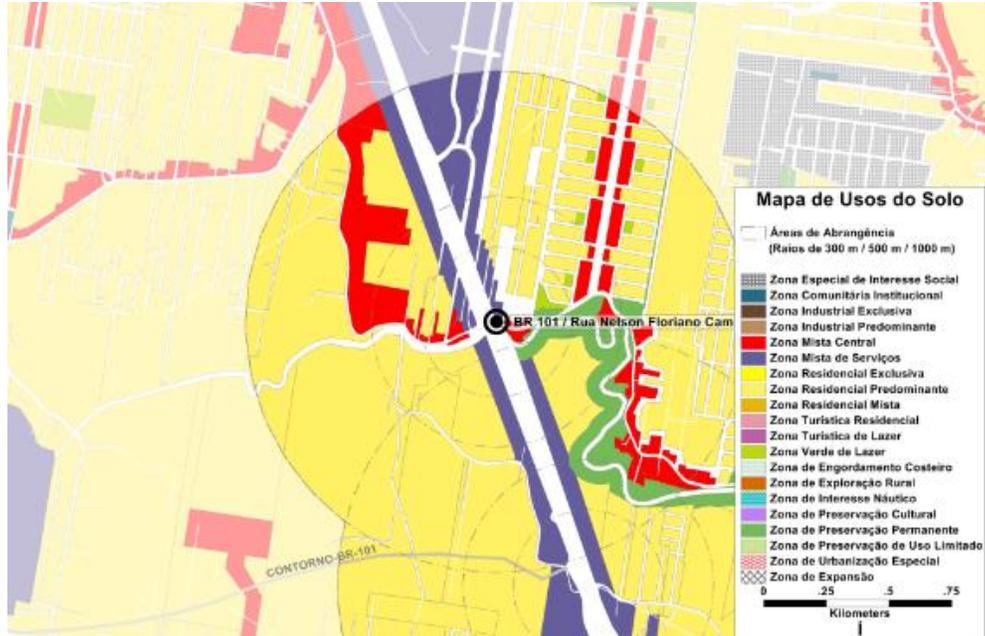


Figura 250: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó BR-101 x Rua Nelson Floriano Campos.

2.6.34 BR-282 x Novo Contorno Viário

Com a futura construção do novo contorno viário da BR-101, será criado um importante nó de transporte no cruzamento deste com a BR-282. Tal intersecção possuirá características peculiares, por se tratarem de duas vias de alta velocidade e exclusivamente de passagem. Atualmente, a área apresenta ocupação pouco consolidada, com residências de baixo gabarito, permitindo o desenvolvimento de uma centralidade urbana no local. Da mesma forma, poderão ser trabalhadas questões de infraestrutura relacionadas ao transporte não motorizado, hoje inexistentes. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento da área adjacente ao nó a define como Zona Mista de Serviços, enquanto sua área de influência é definida como Zona Mista de Serviços, Zona Mista Central, Zona Residencial Predominante e Zona Industrial Predominante.



Figura 251: Foto aérea da área de abrangência do nó BR-282 x Novo Contorno Viário.

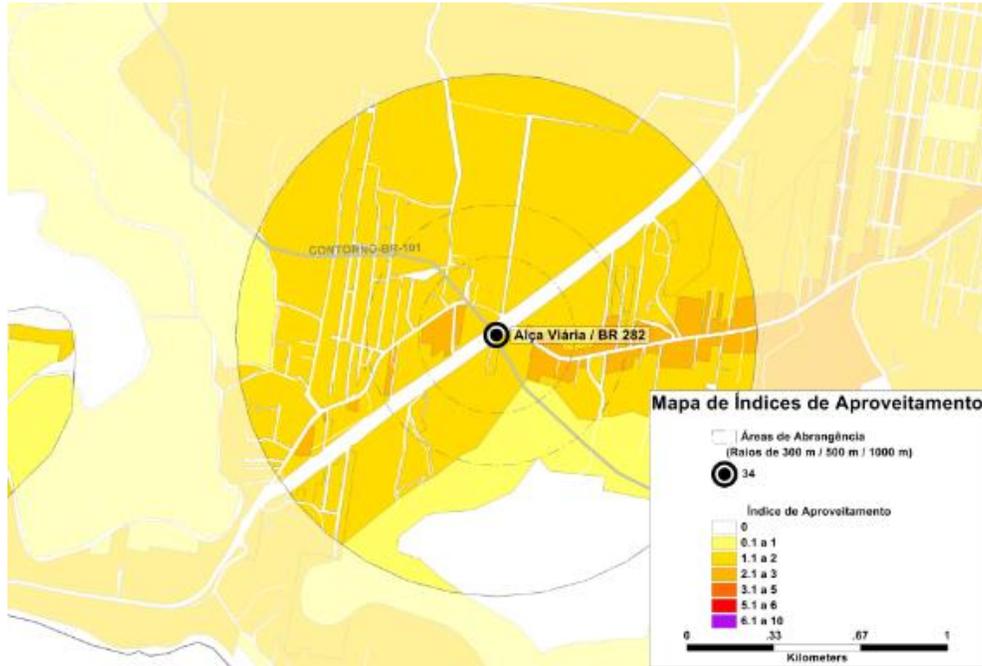


Figura 252: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó BR-282 x Novo Contorno Viário.

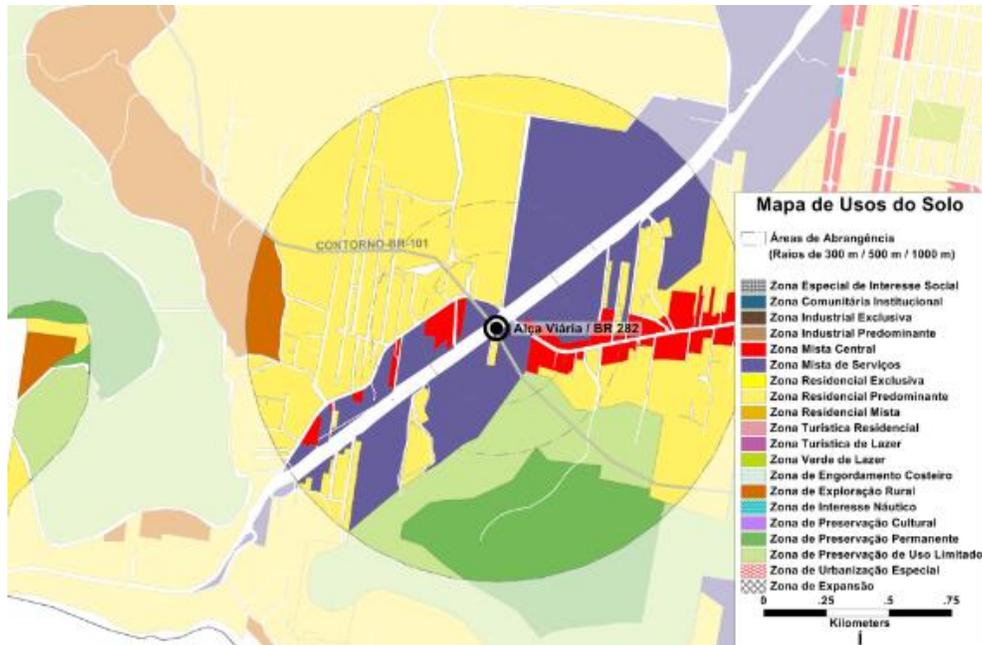


Figura 253: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó BR-282 x Novo Contorno Viário.

2.6.35 Rua João Grumiche x BR-101

A Rua João Grumiche, no Município de São José, conecta a Avenida das Torres à porção do município separada pela BR-101. As cercanias deste nó são de uso industrial e residencial unifamiliar. Não há infraestrutura cicloviária e as calçadas são estreitas e mal conservadas. Apesar da baixa consolidação, uma porção significativa da área de influência deste nó pertence ao Ministério da Agricultura, o que condiciona as possibilidades de seu desenvolvimento urbano a tratativas interfederativas. Segundo o Plano Diretor Municipal atual, o zoneamento da área do nó a classifica como Zona Mista Central e Zona Turística Residencial, sua área de influência sendo definida como Zona Turística Residencial, Zona Mista de Serviços e Zona Residencial Predominante.



Figura 254: Foto aérea da área de abrangência do nó Rua João Grumiche x BR-101.

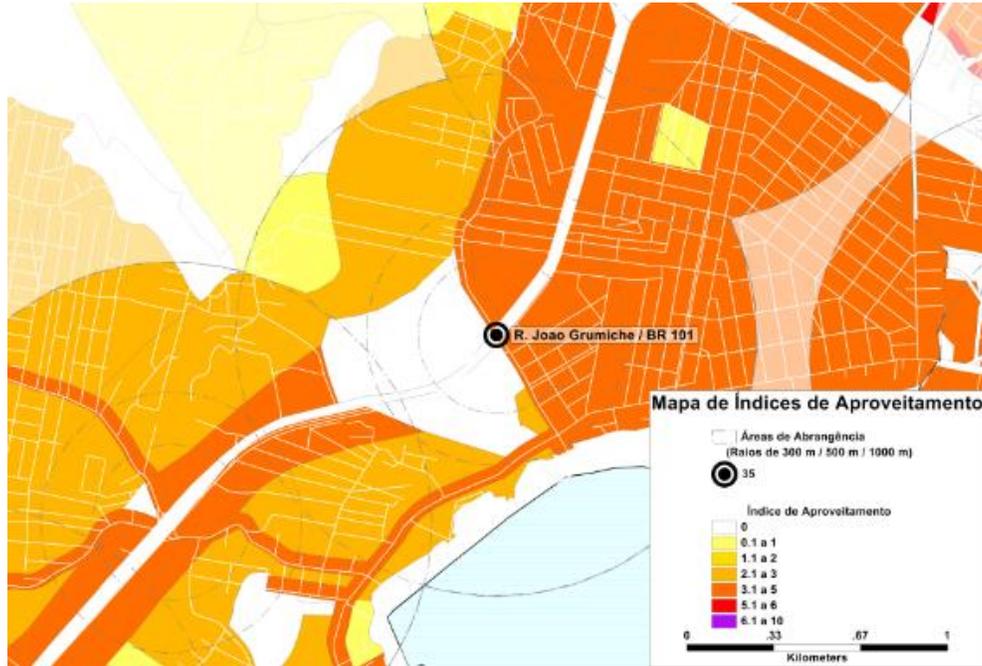


Figura 255: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó Rua João Grumiche x BR-101.

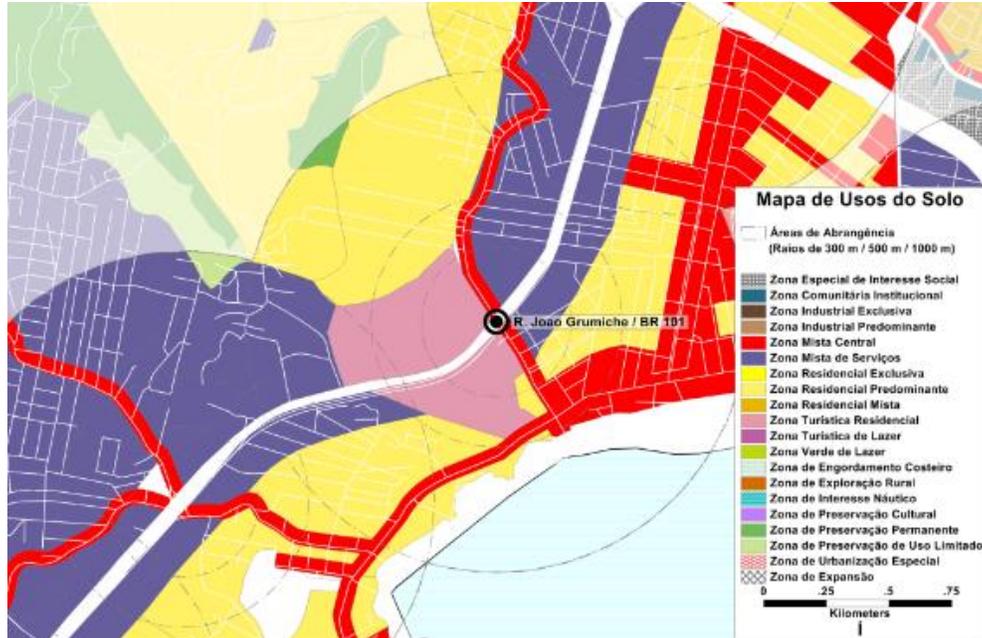


Figura 256: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento -Nó Rua João Grumiche x BR-101.

2.6.36 Novo Acesso ao Aeroporto Hercílio Luz

O Novo Acesso ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz, no Município de Florianópolis, acontecerá pela Rodovia Aparício Ramos Cordeiro, no bairro Tapera. Este nó, entre a Rodovia Aparício Ramos Cordeiro e a SC-405, possui ocupação lindeira de residências unifamiliares e grande número de terrenos vazios, tornando este ponto nodal altamente suscetível à renovação urbana. Atualmente a área não possui infraestrutura cicloviária ou calçadas, porém existem placas alertando o motorista que o acostamento deve ser compartilhado entre pedestres e ciclistas. Segundo o Plano Diretor Municipal em vigor, o zoneamento contíguo ao nó o define como Zona Mista Central, enquanto o de sua área de influência a caracteriza como Zona Mista Central, Zona Residencial Predominante, Zona de Urbanização Especial e Zona de Preservação Permanente.



Figura 257: Foto aérea da área de abrangência do nó do novo acesso ao Aeroporto Hercílio Luz.

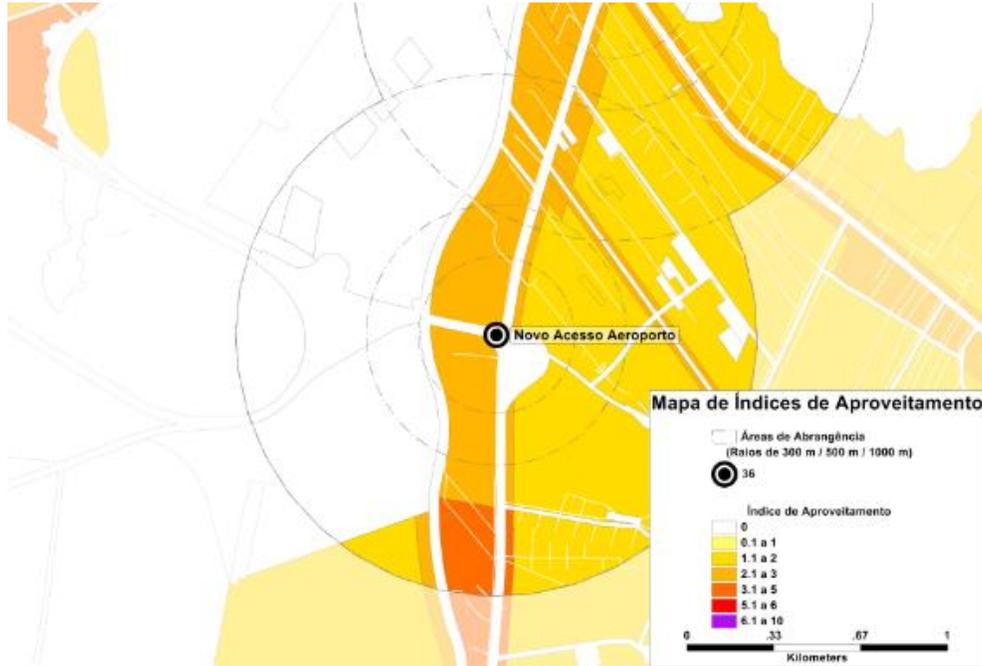


Figura 258: Mapa de Índices de Aproveitamento – Nó do novo acesso ao Aeroporto Hercílio Luz.

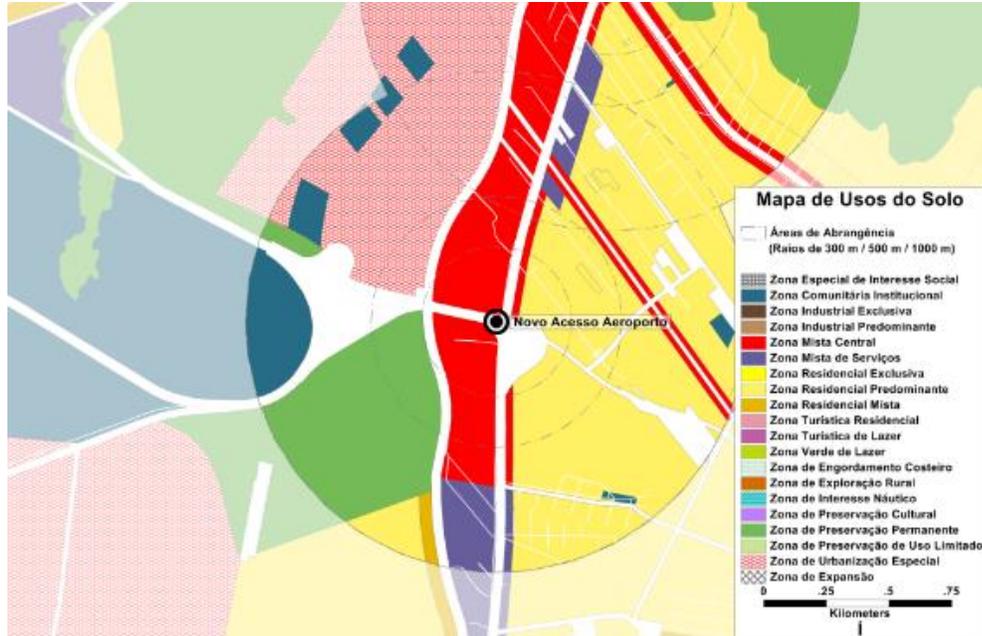


Figura 259: Mapa de usos do solo permitidos pelo zoneamento –Nó do novo acesso ao Aeroporto Hercílio Luz.

3 DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL E DE GESTÃO

Este capítulo resume o diagnóstico do modelo institucional do Produto 6 e sugere medidas e ações a serem tomadas, com base em suas análises e os aspectos prioritários. Não se pretende com isso dispensar a leitura da íntegra do Produto 6, pois traz informações consideradas fundamentais sobre os principais aspectos institucionais atinentes às atividades e serviços de trânsito, transportes e mobilidade desempenhados pelo Estado de Santa Catarina e pelos municípios do âmbito do PLAMUS em seis grandes temas, quais sejam: (i) organização administrativa; (ii) direito urbano; (iii) regiões metropolitanas; (iv) trânsito e transporte; (v) contratação administrativa e (vi) regulação ambiental. Ademais, o Produto 6 seleciona e sistematiza os fundamentos das conclusões encontradas. Todos esses dados demonstram-se relevantes e deverão ser considerados tanto para a elaboração dos planos de mobilidade urbana dos municípios como, eventualmente, do plano metropolitano de mobilidade, e da proposição das soluções e respectivas diretrizes de modelagem no âmbito do PLAMUS. Feita essa consideração, nesse capítulo pretende-se abordar os aspectos mais relevantes do Produto 6, sistematizados em dez pontos que entendemos merecerem destacada atenção.

3.1 Falta de disposições normativas específicas sobre trânsito e transporte para a Região Metropolitana de Florianópolis – RMF

Embora o Estado de Santa Catarina tenha elaborado políticas e leis a respeito de trânsito no território estadual e transporte intermunicipal, incluindo transporte coletivo de passageiros, a exemplo da Lei nº 5.684, de 09 de maio de 1980, que dispõe sobre o serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, e o Decreto nº 5.327, de 23 de agosto de 1990, que dispõe sobre a aplicação da legislação do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros operado através de linhas interestaduais, tratados no item “3.1. - Transporte Rodoviário Intermunicipal” do Produto 6, não existem leis específicas editadas pelo Estado tratando de tais matérias na Região Metropolitana de Florianópolis (“RMF”), faltando, outrossim, entes políticos com competência sobre a RMF.

Assim, além de não existirem disposições normativas especificamente metropolitanas para a organização do tráfego de veículos, mesmo em matéria de serviços de transporte intermunicipal de passageiros, para a qual há um quadro normativo mais elaborado, não se preveem entes regionais focados na gestão metropolitana das matérias que lhes sejam atribuídas.

Em suma, a regionalização do trânsito e do transporte, no viés institucional, não se especializou, ainda, nos espaços e temas metropolitanos, cuidando dos serviços regionais de trânsito e

transporte indiferentemente em todos os espaços estaduais e, por conseguinte, sem atenção especial às regiões metropolitanas, entre as quais a RMF, em que pese a instituição legal dessa última, paralelamente a outras regiões metropolitanas catarinenses.

Propõe-se como ação mitigadora a criação de entidade metropolitana, especialmente de caráter intergovernamental, preferencialmente resultante de consórcio público, com envolvimento de todos os municípios da RMF, a quem seja atribuída competência para concessão e permissão do transporte coletivo de passageiros e, pelo menos, capacidade de opinar sobre matérias correlatas.

Por meio da implementação dessas ações, espera-se: (i) a elaboração de plano de desenvolvimento urbano integrado metropolitano, nos termos da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole); (ii) a edição de plano metropolitano de mobilidade; (iii) a implementação de programa metropolitano de concessão e (iv) a concessão dos serviços de transporte coletivo de passageiros.

3.2 Competência do DETER sobre concessão, permissão e autorização dos serviços de transporte

O Produto 6 analisa, no item 2.1.3, os entes públicos da Administração do Estado de Santa Catarina que têm ou poderão ter ingerência sobre os projetos de mobilidade urbana no espaço metropolitano.

O produto destaca as funções administrativas de trânsito e transporte atribuídas ao Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN/SC e à Secretaria de Estado de Infraestrutura, notadamente nos seus departamentos com status de autarquias: (a) o DETER – Departamento de Transportes e Terminais que concentra atribuições relacionadas (i) à concessão de linhas e serviços regulares e (ii) à autorização de serviços de fretamento e viagens especiais, ambas em nível intermunicipal, e (b) o DEINFRA – Departamento Estadual de Infraestrutura.

A EMCATER, autorizada pela Lei nº 5.683, de 9 de maio de 1980, Empresa Catarinense de Transportes e Terminais, organizada como empresa pública e que poderia funcionar essencialmente como Poder Concedente das concessões dos serviços intermunicipais de transporte coletivo de passageiros foi, em 1986, de acordo com informações retiradas do website do DETER, transformada no atual DETER.

Em linhas gerais, o DETER é responsável pelos serviços públicos de transporte e, embora tenha assumido as competências da EMCATER – Empresa Catarinense de Transportes e Terminais, não existe lei específica que tenha determinado nem a avocação de competências, nem a extinção da EMCATER.

Assim, seria necessária a edição de lei fixando a competência do DETER sobre os serviços de transporte, para garantir a segurança jurídica com relação a sua competência que ainda resta de algum modo incerta.

3.3 Pluralidade e complexidade dos entes municipais competentes para trânsito e transporte

O item 2.2.3 do Produto 6 anota a presença de órgãos e entidades com atribuições semelhantes em praticamente todos os municípios, voltados aos serviços públicos de transporte de passageiros e à atuação fiscalizadora no trânsito.

Embora integrantes de uma mesma região metropolitana, os municípios instituíram seus próprios órgãos com competência sobre trânsito e transporte, e desdobram tais órgãos em repartições especiais sobre assuntos específicos de mobilidade urbana, tais como entidades para o transporte não motorizado, a exemplo da Comissão Municipal de Mobilidade Urbana por Bicicleta de Florianópolis – PRO-BICI, órgão colegiado de natureza consultiva com incumbências ligadas ao transporte por bicicleta e à implantação e fiscalização de infraestrutura cicloviária, criada pelo Decreto Municipal nº 8.867, de 23 de março de 2011.

Essa proliferação de órgãos e repartições é feita de modo unilateral, sem diretrizes gerais e comuns, sem cooperação entre Estado e municípios, estabelecendo uma estrutura organizacional complexa e descentralizada, podendo inviabilizar a gestão integrada dos aspectos de interesse comum da região metropolitana.

No mesmo sentido do item 2 acima, percebe-se uma multiplicidade de órgãos municipais e estaduais com competências concorrentes e complementares entre si, mas que acabam tomando suas decisões de forma independente. Tal cenário leva à constatação da fragilidade institucional da RMF, demonstrando falta de integração entre as instâncias responsáveis pelos serviços de transporte e mobilidade urbana.

Seria, pois, recomendável, como forma de mitigar tal quadro institucional, a criação de entidade metropolitana, preferencialmente sob a forma de consórcio público, com autoridade sobre mobilidade urbana na qual tenham assento os municípios aderentes, e da qual se espere, como resultado, economias de escala quanto aos órgãos de planejamento, licitação e obras e serviços, além de racionalização de investimentos.

3.4 Desintegração dos planos diretores com as políticas de mobilidade

Conforme o artigo 182 da Constituição Federal de 1988 (“CF/88”) e as disposições da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (“LMNU”), não obstante as competências da União para instituir diretrizes de desenvolvimento urbano, os municípios são os entes da federação diretamente responsáveis pela concretização de todas as ações relativas ao transporte e à mobilidade urbana, tanto em razão de sua competência para a prestação (direta ou indireta) dos serviços de transporte público, quanto por editar os respectivos planos diretores.

O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes, é, portanto, o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, por força dos diplomas acima mencionados e, inclusive, da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001 (“Estatuto da Cidade”). Conforme explicitado no item 3.4 do Produto 6, os planos diretores dos municípios da RMF colocam, dentre princípios fundamentais da política urbana, o direito ao transporte coletivo e à mobilidade urbana.

Os municípios abordam o tema da mobilidade urbana e do transporte público, tendo como um de seus objetivos a garantia ao direito à cidade para todos, compreendendo as infraestruturas e equipamentos urbanos adequados, mormente o transporte e demais serviços públicos.

No entanto, pode-se constatar que seus conteúdos são limitados apenas a diretrizes para a melhoria do transporte e promoção da mobilidade urbana e da acessibilidade, que passam pela adequada oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais. Ademais, são estabelecidas atribuições a serem desempenhadas por seus órgãos, com enunciação principiológica de melhoria da mobilidade e do sistema viário local.

Nesse sentido, embora os planos diretores municipais se preocupem há algum tempo com alguns dos temas de transporte e mobilidade, o tratamento mostra-se pontual e desalinhado com as diretrizes da LNMU, além de também não possuírem um plano de mobilidade de fato.

Nesse aspecto, inclusive, há de se destacar que muitos municípios integrantes da RMF não possuem sequer um plano diretor nos moldes do Estatuto da Cidade, como é o caso de São José, Palhoça e Governador Celso Ramos. No caso desses municípios será necessária a elaboração de um novo plano diretor e de um plano de mobilidade integrados. É recomendável que tais novos planos diretores, bem como a revisão, no futuro, dos atualmente vigentes, sigam diretrizes gerais e comuns editadas sob a forma de um plano diretor metropolitano, no âmbito e por meio da entidade metropolitana, preferencialmente criada sob a forma de consórcio. No mesmo sentido, os planos de mobilidade urbana seguiriam diretrizes gerais componentes de um plano

metropolitano de mobilidade, também editado no âmbito e por meio da mesma entidade metropolitana.

De toda forma, verifica-se a necessidade da edição de plano de mobilidade urbana e, em alguns casos, do próprio plano diretor, preferencialmente coerentes com diretrizes gerais e comuns, respectivamente sob a forma de plano metropolitano de mobilidade e plano diretor metropolitano. Também é importante ressaltar que foi constatada distância muito significativa entre a política de mobilidade urbana e a disciplina do uso e ocupação do solo, restando ambos como importantes capítulos de futuro plano diretor, hoje sem nenhuma sinergia legal.

3.5 Falta de unidade regulatória nos municípios

O Produto 6, no item 3.5, que cuida da regulação municipal de trânsito, transporte e mobilidade, detalha as normas municipais específicas. Importante destacar que todos os municípios possuem leis acerca dos temas, exceto Águas Mornas, Angelina e Anitápolis.

Contudo, como já se demonstrou, é rarefeita uma política metropolitana de trânsito e transporte, o que levou os municípios a editarem, de forma desintegrada e unilateral, suas próprias leis e normas para disciplinar os grandes temas de mobilidade urbana.

Visando precipuamente à integração metropolitana em matéria de trânsito, transporte e mobilidade de todos os municípios integrantes da RMF, bem como a padronização dos regimes de gratuidade, licenciamentos, concessões, permissões e autorizações, seria necessária uma revisão de leis e normas sobre os grandes temas de trânsito e transporte (a saber, transporte coletivo de passageiros, táxi, afretamentos, transporte de cargas, estacionamentos e polos geradores tráfego), permitindo a unificação dos aspectos de mobilidade, principalmente atinentes aos serviços de transporte coletivo de passageiros na esfera metropolitana, além da edição de plano metropolitano de mobilidade e, mediante convênio preferencialmente autorizado por lei municipal, adesão dos municípios ao plano metropolitano, com obrigação de os planos municipais observarem o “acordo guarda-chuva” de âmbito metropolitano.

3.6 Desalinhamento das políticas municipais e estaduais de outorga de concessões e permissões com relação aos marcos federais

O fundamento para concessão ou permissão dos serviços de transporte coletivo de passageiros encontra-se, de forma geral, no artigo 175, da CF/88. O texto constitucional, em específico no artigo 30, V, permite aos municípios a concessão ou permissão dos serviços de transporte coletivo de passageiros.

Reprisam a fórmula da CF/88 quanto à previsão por lei municipal da possibilidade de concessão ou permissão dos serviços de transporte coletivo de passageiros as Leis orgânicas municipais, tratadas no item 3.5, a saber: Lei Municipal nº 796, de 13 de setembro de 1993, de Biguaçu; Lei Complementar Municipal nº 34, de 26 de fevereiro de 1999, de Florianópolis; Lei Municipal nº 1.296, de 10 de outubro de 2001, de Palhoça; Lei Municipal nº 2.322, de 30 de setembro de 2013, de Santo Amaro da Imperatriz; Lei Municipal nº 910, de 19 de agosto de 1997, de São Bonifácio; e Lei Municipal nº 4.609, de 7 de fevereiro de 2008, de São José.

Não obstante estarem coerentes com as normas constitucionais sobre possibilidade de concessão e permissão dos serviços de transporte coletivo de passageiros, as leis municipais se afastam das disposições das normas gerais constantes da legislação federal e/ou das melhores práticas de licitações e concessões em alguns aspectos.

Por seu turno, a própria Lei Estadual nº 5.684/1980 de Santa Catarina, que permite ao Poder Executivo a delegação por meio de concessão, precedida de concorrência (art. 5º), dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, não está alinhada com os marcos federais posteriores acerca de concessão, permissão e autorização de serviços públicos, estando, pois, a legislação estadual sobre a matéria sensivelmente desatualizada, antecedendo até mesmo a própria CF/88.

É importante que as leis municipais e a legislação estadual sejam revistas, bem como sejam unificadas as legislações dos municípios integrantes da RMF atinentes à política de outorga de concessões e permissões, por meio de convênio, preferencialmente aprovado por lei municipal relativamente à adoção de disposições uniformes.

Por meio dessas medidas, será possível a adoção de políticas de concessão e permissão de transporte coletivo de passageiros efetivas que, além de estarem conformes com às exigências da LNMU, tenderão a aumentar a competitividade dos certames.

3.7 Irregularidades nas concessões e permissões em curso

O Estado de Santa Catarina e os municípios da RMF optaram por delegar à iniciativa privada a prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros. Nada obstante, as formas de delegação estão desalinhadas com os comandos constitucionais e legais sobre a prévia licitação desses mesmos serviços e desenquadradas do marco regulatório federal sobre concessões.

Além da disparidade entre os instrumentos normativos vigentes, pode-se constatar que as normas de outorga atuais encontram-se, por conseguinte, em estado juridicamente precário ou, de qualquer maneira, sem conformidade com as disposições da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“Lei Federal de Concessões”) – além de disposições constitucionais sobre a matéria – ou com a LNMU, em razão da inexistência do plano de mobilidade urbana integrado

com o plano diretor municipal. Exceção seja feita, quanto ao primeiro ponto, ao Município de Florianópolis que licitou no corrente ano de 2014 a concessão de seu sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus.

O item 4.1.5 do Produto 6 ilustra o cenário acima por meio da apresentação de um relatório de autoria do DETER, com apoio da Universidade Federal de Santa Catarina, datado de outubro de 2013, constatando que, do total de 683 contratos de concessão e permissão de transporte intermunicipal de passageiros, 466 encontram-se vencidos, e o remanescente vencerá até 2017.

Embora o levantamento acima se refira a todas as concessões no território estadual, inexistindo dados publicados sobre as concessões que mais diretamente afetam o espaço geográfico do PLAMUS, é possível concluir que todas as concessões estaduais tornar-se-ão precárias em curto espaço de tempo - a maioria já está nessa situação - seja por prazo já vencido, seja por falta de prazo, seja, ainda, por ausência de instrumento formalizador.

Em suma, as concessões e permissões dos serviços de transporte coletivo de passageiros locais e intermunicipais não foram precedidas de licitação, nos termos da Lei Federal de Concessões, e muitos desses instrumentos de delegação encontram-se vencidos ou vencerão nos próximos três anos.

Diante desse contexto, é imperativo proceder à regularização da operação do transporte coletivo de passageiros na RMF, não apenas quanto à realização de licitação, mas também quanto à adequação às diretrizes da LNMU, mediante a realização de licitação após edição de planos de mobilidade urbana por parte dos municípios e, preferencialmente, do plano metropolitano de mobilidade que fixará diretrizes para a elaboração dos primeiros.

3.8 Desalinhamento entre a Lei Estadual de PPP e a Lei Federal de PPP

A Lei Estadual nº 12.930, de 4 de fevereiro de 2004, ("Lei Estadual de PPP"), instituiu o marco regulatório dos programas de parcerias público-privadas no âmbito do Estado de Santa Catarina. Em razão de ser anterior à própria Lei 11.079 de 30 de dezembro de 2004 ("Lei Federal de PPP"), a Lei Estadual está bastante desalinhada com o marco federal sobre a matéria.

Conforme salienta o item 4.2.1 do Produto 6, a Lei Estadual de PPP também não incorpora inúmeros avanços e boas práticas na licitação e na contratação de PPPs, respaldados pela Lei Federal de PPP, tais como:

- (i) a permissão de escopo exclusivo de obras;
- (ii) a ausência na definição do regime do Fundo Garantidor;
- (iii) a obrigatoriedade de pré-qualificação e inexistência da inversão de fases; e

(iv) outras normas sobre licitação sem respaldo de lei federal.

Outrossim, questiona-se sobre a própria validade da Lei Estadual de PPP como um todo, uma vez que fora editada em momento em que não existiam normas gerais sobre as PPPs, as quais são de competência exclusiva da União, nos termos do artigo 22 da CF/88, porquanto cabe aos demais entes a competência suplementar, que deve-se limitar a suplementar as regras impostas pela União, não abrindo espaço para dispor sobre aquilo que a norma geral exauriu e esgotou, nem, muito menos, para inovar a lei geral federal.

Sugere-se uma revisão e alteração profunda no marco regulatório estadual de PPP, ou, ainda, eventual revogação da lei vigente e edição de lei nova, buscando-se a adequação da Lei Estadual de PPP, trazendo boas práticas de licitações destas parcerias para o Estado e possibilitando a contratação de PPPs no âmbito do PLAMUS com maior nível de segurança jurídica.

3.9 Controvérsias sobre a competência da SCPar no âmbito do Programa de PPP

Existem disposições legais conflitantes (inclusive de diferentes níveis de hierarquia normativa) a respeito das entidades estaduais competentes em matéria de coordenação e execução do programa estadual de PPP.

Segundo o item 4.2.2 do Produto 6, a SCPar - empresa pública criada pela Lei Estadual nº 13.335, de 28 de fevereiro de 2005, posteriormente alterada por três leis subsequentes: Lei nº 13.545, de 09 de novembro de 2005, LC nº 381/07 e, por último, a Lei nº 15.500, de 20 de junho de 2011 que atualmente rege a matéria - tem como objetivo a coordenação, a implementação e o apoio ao Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado de Santa Catarina.

Por sua vez, a LC nº 381/07 estabelece como competência da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável a implementação e a coordenação do Programa de PPP do Estado de Santa Catarina. Todavia, não vemos como a Lei nº 15.500, de 20 de junho de 2011, poderia ter derogado a LC nº 381/07, uma vez que essa última tem status de lei complementar, ao passo que a primeira, de lei ordinária, sendo hierarquicamente inferior à primeira. Existe ainda o decreto 1.932/2004 que estabeleceu que “compete às Secretarias e aos órgãos de administração indireta, nas suas respectivas áreas de competência, o acompanhamento e fiscalização dos contratos de parceria público-privada, bem como o exame de conformidade do contrato e de sua execução com as normas que regem o setor a que pertença o respectivo objeto”, e que caberia à Secretaria de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, por meio de uma unidade operacional de coordenação de parcerias público-privadas, a execução das atividades operacionais e de coordenação de parcerias público-privada, o assessoramento à CGPPP e a divulgação das

metodologias e os conceitos próprios dos contratos de parcerias público-privada, e o suporte técnico às Secretarias de Estado na elaboração de projetos e contratos, especialmente nos aspectos financeiros e de licitação.

Nesse cenário, torna-se relevante a edição de lei complementar sobre a matéria, a fim de definir a competência para coordenação e implementação do programa estadual de PPP, com a capitalização da entidade responsável para o fim de garantir os pagamentos devidos ao parceiro privado.

3.10 Falta de cooperação intergovernamental

A prática de convênios simples entre o Estado de Santa Catarina e os municípios com relação a investimentos em infraestrutura viária é esparsa e os precedentes encontrados são antigos, o que sugere um ambiente de falta de cooperação na prestação de serviços públicos de transporte no âmbito da Grande Florianópolis.

As décadas de 1970 e 1980 conheceram uma prática na celebração de convênios simples entre o Estado de Santa Catarina e os municípios agora envolvidos no PLAMUS, com a finalidade de realização conjunta de investimentos em infraestrutura viária. Mediante tais convênios, os entes convenientes obrigaram-se a desembolsar recursos financeiros para a execução de obras ou autorizaram reciprocamente a construção em bens públicos que pertencem a apenas um dos convenientes (como, por exemplo, aperfeiçoamento de estrada estadual em imóveis do domínio municipal, ou construção de pontes em estradas municipais sobre rios, e respectivas margens, cujas águas pertencem ao Estado de Santa Catarina).

O item 4.3.1 do Produto 6 traz alguns desses exemplos: (i) Ponte sobre a rodovia municipal BIG-412, em Biguaçu; (ii) Ponte sobre o rio Itacorubi, em Florianópolis; (iii) Serviços de complementação asfáltica da Estrada Geral do Ribeirão da Ilha e da Estrada Geral do Sítio Capivari, em Florianópolis; (iv) Ponte sobre o Rio Ern, no Município de São Bonifácio; e (v) Transporte de alunos do ensino fundamental da rede estadual, em São Pedro de Alcântara.

Essa prática não foi observada nos anos seguintes, com exceção de uma ocorrência de 2003 no Município de Rancho Queimado, referente à implantação de abrigo de passageiros.

Os exemplos esparsos e antigos em relação à celebração de convênios simples sugerem uma falta de cooperação mais frequente entre o Estado de Santa Catarina e os municípios da RMF no que respeita ao aperfeiçoamento da infraestrutura viária e à própria prestação dos serviços de transporte.

Dessa forma, propõe-se como ação mitigante a intensificação da cooperação intergovernamental, preferencialmente por meio de entidade metropolitana resultante de consórcio público, com vistas à integração dos entes políticos e da política de mobilidade urbana no âmbito do PLAMUS.