PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Itapoá | SC

Diagnóstico

CINCATARINA
www.cincatarina.sc.gov.br

Diagnóstico

Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Janeiro/2026

EQUIPE TÉCNICA

Ana Leticia Saquete Gonçalves
Superv. de Atuação Governamental
CAU-SC A272796-0

Celso Afonso P. M. F.
Assessor de Supervisão
CREA-SC 186645-0

Guilherme Müller
Assessor Geral de Direção
CRBio03 053021/03-D

Joselaine Tesk
Assessora de Supervisão
CAU-SC A193627-1

Lucca Dias Silva
Coordenador de Atuação Governamental
CAU-SC A296911-4

Luiz Gustavo Pavelski
Gerente de Atuação Governamental
CREA-SC 104797-2

Sávio Leandro Bertoli Filho
Analista técnico IV
OAB/SC 64.906

Tainara Aparecida Xavier
Coordenadora de Atuação Governamental
CAU-SC A288282-5

COORDENAÇÃO

Gesiane Heusser Lermen
Analista Técnica - IV
CAU-SC A 149454-6

APOIO OPERACIONAL

Bernardo Yelre Reinert
Estagiário de Arquitetura e Urbanismo

Luana Rosa de Oliveira
Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

COMISSÃO NOMEADA PELO MUNICÍPIO

Decreto n.º 7.543/2025

José Antônio Stoklosa
Secretaria de Ordem Pública

Rodolpho Tavares Neto
Secretaria de Ordem Pública

Décio Furtado de Souza Junior
Secretaria de Planejamento Urbano

Reinilda Fiorese
Secretaria de Planejamento Urbano

Elaine Cristina Alves
Gabinete do Prefeito

Aline Dusi Calixto Leal
Gabinete do Prefeito

Carla Silmara Ribeiro Chagas
Secretaria de Meio Ambiente

Rafael Brito
Secretaria de Meio Ambiente

Richardson Bortolini Lima
Polícia Militar do Estado de Santa Catarina

Francisco Antônio Bittencourt de Almeida
Polícia Militar do Estado de Santa Catarina

Thiago de Mendonça
Associação Empresarial de Itapoá - ACINI

Carlos Eduardo Silva
Associação Empresarial de Itapoá – ACINI

Cristiano Goll
Câmara de Dirigentes Lojistas de Itapoá – CDL

Catia Raquel Rissa
Câmara de Dirigentes Lojistas de Itapoá – CDL

Tania Aparecida da Costa
Oceânica Sul Transporte Ltda

Davi da Costa
Oceânica Sul Transporte Ltda

Argeu Xavier
Taxistas de Itapoá

Vacante
Taxistas de Itapoá

Raul Ivan Delavy

Eni Voltolini

REPRESENTAÇÃO INSTITUCIONAL

Luci Peretti
Presidente do Consórcio CINCATARINA
Prefeita de Iomerê/SC

Jeferson Rubens Garcia
Prefeito Municipal de Itapoá/SC

Solange Back
Vice-Presidente do Consórcio CINCATARINA
Prefeita de Anitápolis/SC

José Marial Caldeira
Vice-Prefeito Municipal de Itapoá/SC

André Luiz de Oliveira
Diretor Executivo do Consórcio CINCATARINA

CONSÓRCIO PÚBLICO INTERFEDERATIVO NACIONAL – CINCATARINA
Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar, Sala 1305, Bairro Canto, CEP 88.070-800
Florianópolis/Estado de Santa Catarina

MUNICÍPIO DE ITAPOÁ/SC
Rua 960 Marina Michels Borges, n.º 201, Itapema Norte, CEP: 89.360-730
Itapoá/Estado de Santa Catarina

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Cartograma de Localização no Estado de Santa Catarina 32
Figura 2 - Cartograma de inserção de Itapoá na região geográfica imediata de Joinville 33
Figura 3 - Cartograma dos limites municipais de Itapoá/SC. 35
Figura 4 - Cartograma de Divisão Territorial de Itapoá. 36
Figura 5 - Cartograma de densidade populacionalFonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).....45
Figura 6 - Cartograma da evolução urbana de Itapoá/SC.....48
Figura 7 - Região hidrográfica de Itapoá/SC 51
Figura 8 - Hidrografia principal de Itapoá/SC 52
Figura 9 - Localização das pontes e passarelas de Itapoá 54
Figura 10 - Vista da ponte sobre o Rio Saí-Mirim em Itapoá/SC.....55
Figura 11 – Vista da passarela localizada na Avenida Dom Henrique II em Itapoá/SC 55
Figura 12 - Vista aérea do Porto de Itapoá/SC (Fotos A e B).....56
Figura 13 - Declividade limite territorial de Itapoá/SC .....
Figura 14 - Restrições Ambientais de Itapoá 63
Figura 15 - Mapa temático do zoneamento municipal de Itapoá. 69
Figura 16 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro.....71
Figura 17 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 01/06.....73
Figura 18 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 02/06.....75
Figura 19 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 03/06.....77
Figura 20 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 04/06.....79
Figura 21 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 05/06.....80
Figura 22 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 06/06.....81
Figura 23 – Cartograma de domicílios com população permanente 84
Figura 24 – Cartograma de domicílios com população flutuante.....85
Figura 25 - Loteamento Príncipe em Itapoá 89
Figura 26 – Empreendimento com infraestrutura urbana implantada.....89
Figura 27 - Decreto n.º 1.153/2010 - Anexo I 99
Figura 28 - Rua Ludovico Noé Zagonel – Interrupção de calçada, dificultando a acessibilidade de pedestres 104
Figura 29 - Rua 2510/Guaianã – Arborização na faixa livre de circulação.....104
Figura 30 - Rua 821/Arquiteto Oscar Niemayer – Trecho com transição abrupta no tipo de pavimentação da calçada, sem nivelamento adequado e com descontinuidade da sinalização tátil direcional. 105
Figura 31 - Rua 759/dos Pescadores – Ausência de calçadas 106
Figura 32 - Rua 797/Mamorana – Ausência de calçadas.....106
Figura 33 - Avenida 741/Beira Mar III – Calçada ampla com acessibilidade e mobiliários urbanos 107

Figura 34 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Calçada com faixa lisa no entorno da sinalização tátil 108
Figura 35 - Rua 3190/Emílio da Costa Pereira – Demonstrando a deficiência na infraestrutura de mobiliário urbano. 110
Figura 36 - Rua 1680/Antenor José Alves – Presença pontual de lixeiras e arborização, porém com ausência de delimitação formal da calçada. 111
Figura 37 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – mobiliários urbanos 01 112
Figura 38 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – mobiliários urbanos 02 112
Figura 39 - Avenida 1670/das Nações Unidas – Travessia de pedestres elevada.. 114
Figura 40 - Avenida 741/Beira Mar III – Travessia elevada de pedestres 115
Figura 41 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Travessia elevada de pedestres. 116
Figura 42 - Rua 917/Frontin – Travessia de pedestres a nível do solo 117
Figura 43 - Malha cicloviária existente em Itapoá 120
Figura 44 - Malha cicloviária existente em Itapoá 01/04 121
Figura 45 - Malha cicloviária existente em Itapoá 02/04 122
Figura 46 - Malha cicloviária existente em Itapoá 03/04 123
Figura 47 - Malha cicloviária existente em Itapoá 04/04 124
Figura 48 - Av. 1670/das Nações Unidas – Ciclofaixa junto a calçada com largura adequada para o tráfego bidirecional de bicicletas 126
Figura 49 - Malha cicloviária do tipo ciclofaixa no nível da pista de rolamento com largura insuficiente para o fluxo bidirecional de bicicletas. 126
Figura 50 - Av. 2551/Beira Mar V – Ciclovia próximo ao Porto de Itapoá com largura inadequada para tráfego bidirecional de ciclistas. 127
Figura 51 - Avenida 741/Beira Mar III – Ciclofaixa com sinalização de sentido obrigatório 129
Figura 52 - Avenida 1107/João Horácio Vieira – Trecho de ciclofaixa ao nível da pista de rolamento que não se apresenta em conformidade com as diretrizes do CONTRAN, evidenciando desgaste na sinalização horizontal. 130
Figura 53 - Travessia de ciclistas 130
Figura 54 - Trecho representativo da malha cicloviária do município, caracterizado pela ausência de arborização. 132
Figura 55 - Avenida 563/Celso Ramos – Via com mudas de árvores plantadas 133
Figura 56 - Paraciclo na Avenida 789/André Rodrigues de Freitas 134
Figura 57 - Paraciclo na Avenida 741/Beira Mar III 135
Figura 58 - Paraciclo na Avenida 11/Dom Henrique II 135
Figura 59 - Paraciclo na Rua 960/Mariana Michels Borges 136
Figura 60 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Autopropelido estacionado 138
Figura 61 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Autopropelido estacionado junto ao paraciclo 138
Figura 62 - Viagens diárias pelo transporte coletivo no Brasil 139
Figura 63 - Local previsto para implantação do terminal Rodoviário/Urbano em Itapoá 148

Figura 64 - Localização do terminal urbano indicada pela municipalidade 149
Figura 65 – Horários do transporte público coletivo de Itapoá 152
Figura 66 – Cartograma do transporte público coletivo – Itinerário Barra do Saí/Figueira 153
Figura 67 – Cartograma do transporte público coletivo – Itinerário Figueira/Barra do Saí 154
Figura 68 - Linha Escolar Jurema Gonçalves, itinerário 01 159
Figura 69 - Linha Escolar Jurema Gonçalves, itinerário 02 160
Figura 70 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 01 161
Figura 71 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 02 162
Figura 72 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 03 163
Figura 73 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 04 164
Figura 74 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 05 165
Figura 75 - Linha Escolar João Moreira Cabral, Zózimo Neres do Rosário e Arco-Íris, itinerário 01.....166
Figura 76 - Linha Escolar João Moreira Cabral, Zózimo Neres do Rosário e Arco-Íris, itinerário 02.....167
Figura 77 - Parada de ônibus, em frente à escola, sinalizada apenas verticalmente. 169
Figura 78 - Parada escolar junto à calçada pública, equipada com sinalização tátil, rebaixamento de calçada e baia destinada ao transporte coletivo. 170
Figura 79 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 172
Figura 80 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 01/07 .173
Figura 81 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 02/07 .174
Figura 82 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 03/07 .175
Figura 83 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 04/07 .176
Figura 84 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 05/07 .177
Figura 85 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 06/07 .178
Figura 86 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 07/07 .179
Figura 87 - Mapa de abrangência dos pontos de embarque e desembarque de Itapoá/SC 181
Figura 88 - Ponto de embarque e desembarque na SC-416 (tipologia 01) 183
Figura 89 - Ponto de embarque e desembarque na Avenida 2551/Beira Mar V (tipologia 02).....184
Figura 90 - Ponto de embarque e desembarque na Rua 2560/Senhor Bom Jesus (tipologia 02).....185
Figura 91 - Ponto de embarque e desembarque na Rua 241/Leonides Pommer (tipologia 03).....186
Figura 92 - Ponto de embarque e desembarque na Avenida 563/Celso Ramos (Tipologia 04) 187
Figura 93 - Parada de embarque e desembarque na Avenida 563/Celso Ramos ..188
Figura 94 - Baia de parada de ônibus junto ao ponto de embarque e desembarque 189
Figura 95 - Baia de parada de ônibus na Avenida 563/Celso Ramos 189

Figura 96 - Localização dos pontos de táxi em Itapoá. 195
Figura 97 - Localização dos pontos de táxi 01/03 196
Figura 98 - Localização dos pontos de táxi 02/03 197
Figura 99 - Localização dos pontos de táxi 03/03 198
Figura 100 - Ponto de táxi na Rua 795/Marcelo Moecke 199
Figura 101 - Ponto de táxi na Avenida 563/Celso Ramos 200
Figura 102 - Ponto de táxi com abrigo na Avenida 2551/Beira Mar V 201
Figura 103 - Ponto de táxi com abrigo na Rua 785/Hermínio Dagnoni 202
Figura 104 - Rota alternativa de circulação de veículos de carga para o Porto de Itapoá. 207
Figura 105 - Distribuição de empresas em Itapoá, ano 2024, CNAE 2.0 210
Figura 106 – Vínculos empregatícios em Itapoá, ano 2024, CNAE 2.0 Divisão.....211
Figura 107 - Vagas de carga e descarga em Itapoá. 213
Figura 108 - Vaga de carga e descarga na Rua 747/Joaquim Fábio de Souza 215
Figura 109 - Vaga de carga e descarga na Avenida 741/Beira Mar III Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).....216
Figura 110 - Placa de restrição de circulação na PR-412. 217
Figura 111 - Placa de restrição de circulação na rua 1580/João Batista Velem 218
Figura 112 - Rua 752/Alameda São Marcos 220
Figura 113 - Rua sem pavimentação 220
Figura 114 - Rua 655/Joaquim Peres.....222
Figura 115 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas 222
Figura 116 - Localização das vagas de estacionamento reservadas em Itapoá. 224
Figura 117 - Localização das vagas de estacionamento reservadas 01/04 225
Figura 118 - Localização das vagas de estacionamento reservadas 02/04 226
Figura 119 - Localização das vagas de estacionamento reservadas 03/04 227
Figura 120 - Localização das vagas de estacionamento reservadas 04/04 228
Figura 121 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Vagas reservadas.....230
Figura 122 - Avenida 741/Beira Mar III – Vagas Reservadas 231
Figura 123 - Rua 2820/Izabel Cabral Borges – Vagas reservadas 232
Figura124 - Avenida 1670/das Nações Unidas – Vagas reservadas 233
Figura 125- Evolução anual da frota veicular de Itapoá 234
Figura 126 – Relação entre a frota de automóveis e motocicletas e a população residente no município de Itapoá, nos anos de 2015 e 2024. 236
Figura 127 – Comparativo da frota veicular de Itapoá/SC.....237
Figura 128 – Relação de mobilidade e acessibilidade conforme hierarquia.....239
Figura - 129: Lei n.º 680/2016 - Anexo 6 – Sistema Viário Municipal.....245
Figura 130 - Lei n.º 680/2016 - Anexo 7 – Hierarquização Viária Urbana 246
Figura 131 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego - Geral 251
Figura 132 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego – 01/04 252
Figura 133 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego – 02/04 253

Figura 134 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego – 03/04 254
Figura 135 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego – 04/04 255
Figura 136 - Rodovia em Itapoá 257
Figura 137 - Zoneamento urbano de Itapoá 258
Figura 138 - Rodovia SC-416, área com existência de PGT 259
Figura 139 - Rodovia SC-416, área residencial.....260
Figura 140 - Cruzamento em área com quadras ortogonais regulares 261
Figura 141 - Via sem saída – malha viária e formato de espinha de peixe 261
Figura 142 - Análise de integração global.Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025). 264
Figura 143 - Análise de escolha global.Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025). 266
Figura 144 - Vias principais de ItapoáFonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025). 268
Figura 145 – Pontos de conflito de ItapoáFonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026). 271
Figura 146 - Sinistros de trânsito em Itapoá registrados pela Polícia Militar entre 2024 e 2025. 273
Figura 147 – Divisão das reuniões comunitária.....279
Figura 148 – Apresentação das reuniões comunitárias de Itapoá.....280
Figura 149 – Modelo de ficha de contribuição das reuniões comunitárias 286
Figura 150 - Apresentação da Reunião Comunitária I 287
Figura 151 – Realização da dinâmica na Reunião Comunitária I.....288
Figura 152 - Apresentação da Reunião Comunitária II 291
Figura 153 – Realização da dinâmica na Reunião Comunitária II.....291
Figura 154 - Apresentação da Reunião Comunitária III 297
Figura 155 – Realização da dinâmica na Reunião Comunitária III.....297
Figura 156 - Apresentação da Reunião Comunitária IV 302
Figura 157 – Realização da dinâmica na Reunião Comunitária IV 303
Figura 158 – Principais contribuições pertencentes ao eixo pedestre.....307
Figura 159 – Principais contribuições pertencentes ao eixo bicicleta.....309
Figura 160 – Principais contribuições pertencentes ao eixo transporte coletivo 311
Figura 161 – Principais contribuições pertencentes ao eixo táxi e transporte por aplicativo 312
Figura 162 – Principais contribuições pertencentes ao eixo cargas e mercadorias 313
Figura 163 – Principais contribuições pertencentes ao eixo circulação viária 314
Figura 164 - Modelo de questionário aplicado para coleta de dados da população 317
Figura 165 - Modelo de questionário aplicado para coleta de dados da população 318
Figura 166 – Gráfico da questão “Idade”.....319
Figura 167 – Gráfico da questão “Bairro” 320
Figura 168 – Gráfico da questão “Possui deficiência ou mobilidade reduzida?” 321

Figura 169 – Gráfico da questão “Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) abaixo pertence?” 321
Figura 170 – Gráfico da questão “Quantas pessoas residem em sua casa, no total?” 322
Figura 171 – Gráfico da questão “Aponte a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa: Automóveis” 323
Figura 172 – Gráfico da questão “Assinale a frequência com que os veículos motorizados são utilizados: Automóveis” 323
Figura 173 – Gráfico da questão “Aponte a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa: Motocicletas” 324
Figura 174– Gráfico da questão “Assinale a frequência com que os veículos motorizados são utilizados: Motocicletas” 324
Figura 175 – Gráfico da questão “Aponte a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa: Ciclomotor” 325
Figura 176 – Gráfico da questão “Assinale a frequência com que os veículos motorizados são utilizados: Ciclomotor” 326
Figura 177 – Gráfico da questão “Quantos veículos autopropelidos (velocidade máxima de 32 km/h) você possui em sua casa?” 326
Figura 178 – Gráfico da questão “Com que frequência você utiliza o veículo autopropelido (velocidade máxima de 32km/h)?” 327
Figura 179 – Gráfico da questão “Assinale a principal dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:” 328
Figura 180 – Gráfico da questão “Você costuma deixar o seu veículo estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?” 328
Figura 181 – Gráfico da questão “Caso você utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo costuma deixá-lo na via?” 329
Figura 182 – Gráfico da questão “Quantas bicicletas você possui em casa?” 330
Figura 183 – Gráfico da questão “Com que frequência você utiliza a bicicleta?” 330
Figura 184 – Gráfico da questão “Marque as dificuldade encontradas ao utilizar a bicicleta:” 331
Figura 185 – Gráfico da questão “A malha cicloviária atende de forma adequada às necessidade de toda a população?” 332
Figura 186 – Gráfico da questão “Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?” 332
Figura 187 – Gráfico da questão “Qual a principal dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?” 333
Figura 188 – Gráfico da questão “Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:” 334
Figura 189 – Gráfico da questão “Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativa é uma medida apropriada para o município?” 335
Figura 190 – Gráfico da questão “Como pedestre, qual a principal dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?” 336
Figura 191 – Gráfico da questão “Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:” 337

Figura 192 – Cartograma de infraestruturas existentes 338
Figura 193 – Gráfico da questão “Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:” 339
Figura 194 – Cartograma de Fluxo Diário nas Vias Principais 340
Figura 195 – Cartograma de origem e destino 342
Figura 196 – Gráfico da questão “Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?” 343
Figura 197 – Gráfico da questão “Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?” 344
Figura 198 – Gráfico da questão “Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:” 344
Figura 199 – Gráfico da questão “Quais dessas melhorias você considera prioritária para a Mobilidade Urbana em sua cidade?”.....345

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Arcabouço legal de mobilidade urbana 28
Quadro 2 - Tipo de combustível da frota veicular de Itapoá 238
Quadro 3 - Tabela de Categorias dos PGT. 248
Quadro 4 - Impactos ambientais que interferem na área urbana 256

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Participação do poder público e da sociedade civil em conselhos municipais. 27
Tabela 2 - População residente por situação de domicílio. 37
Tabela 3 - Crescimento das empresas entre 2020 e 2024. 38
Tabela 4 - Crescimento dos vínculos empregatícios entre 2020 e 2024. 39
Tabela 5 – População residente por idade 40
Tabela 6 - População com deficiência ou mobilidade reduzida em Itapoá/SC. 41
Tabela 7 - Densidade populacional por setor censitário. 42
Tabela 8 - Tabela de declividade do perímetro urbano de Itapoá/SC 59
Tabela 9 : Distribuição dos elementos na caixa viária baseado no Decreto n.º 1.153/2010 101
Tabela 10: Itinerários do transporte escolar de Itapoá 157
Tabela 11 - Crescimento da frota veicular municipal por tipo de veículo. 235
Tabela 12 - Características geométricas das vias municipais. 240
Tabela 13 - Características geométricas das vias pertencentes ao perímetro urbano municipal. 242
Tabela 14 – Contribuições da oficina técnica 275
Tabela 15 - Contribuições apontadas pela população na Reunião Comunitária I 288
Tabela 16 - Contribuições apontadas pela população na Reunião Comunitária II 292
Tabela 17 - Contribuições apontadas pela população na Reunião Comunitária III 297
Tabela 18 - Contribuições apontadas pela população na Reunião Comunitária IV 303

SUMÁRIO

CAPÍTULO I 17
1. INTRODUÇÃO E CONTEXTO 17
1.1. MOBILIDADE URBANA 17
1.2. ESTATUTO DA CIDADE 18
1.3. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA 18
1.4. PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO 20
CAPÍTULO II 24
2. LEITURA TÉCNICA 24
2.1. INSTITUIÇÃO E ARCABOUÇO LEGAL 24
2.1.1. Estrutura Organizacional 24
2.1.2. Legislações Municipais Vinculadas a Mobilidade Urbana 28
2.2. HISTÓRICO 31
2.3. LOCALIZAÇÃO 31
2.4. POPULAÇÃO 37
2.5. DENSIDADE DEMOGRÁFICA 41
2.6. EVOLUÇÃO URBANA 46
2.7. CONDICIONANTES FÍSICO-NATURAIS 49
2.7.1. Hidrografia 49
2.7.2. Declividade 56
2.7.3. Clima 59
2.7.4. Restrições Ambientais 61
2.8. LEGISLAÇÃO DO PLANO DIRETOR 64
2.8.1. Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal 64
2.8.2. Uso e Ocupação do Solo 67
2.8.2.1. Atividades Comerciais, Industriais e de Logística 70
2.8.2.2. População Permanente X População Flutuante 82
2.8.3. Parcelamento do Solo 86
2.8.4. Código de Edificações 90
2.8.5. Código de Posturas 91
2.9. PEDESTRES 94
2.9.1. Legislação e Diretrizes Municipais 95
2.9.2. Calçadas 102

2.9.2.1. Estado físico 103
2.9.2.2. Mobiliário urbano 108
2.9.2.3. Travessias e Conexões 113
2.10. MICROMOBILIDADE 118
2.10.1. Normas Gerais 118
2.10.2. Legislação e Diretrizes Municipais 119
2.10.3. Malha cicloviária 119
2.10.4. Estacionamento público para bicicletas 133
2.10.5. Autopropelido e bicicletas elétricas 136
2.11. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO 138
2.11.1. Legislações e Diretrizes Municipais 139
2.11.2. Terminal Rodoviário 147
2.11.3. Linhas do Transporte Coletivo 150
2.11.3.1. Transporte Público Coletivo 150
2.11.3.2. Transporte Escolar 157
2.11.4. Pontos de Embarque e Desembarque 170
2.12. TRANSPORTE INDIVIDUAL 190
2.12.1. Transporte Público Individual – Táxi 190
2.12.2. Transporte Privado Individual - Transporte por Aplicativo 202
2.13. TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS 204
2.13.1. Ordenamento Municipal 205
2.13.2. Caracterização 209
2.13.3. Infraestrutura 212
2.14. CIRCULAÇÃO VIÁRIA 218
2.14.1. Veículos Motorizados 218
2.14.1.1. Estacionamentos reservados 223
2.14.1.2. Frota veicular 233
2.14.2. Hierarquização Viária 238
2.14.3. Polos Geradores de Tráfego 247
2.14.4. Vias principais 256
2.14.4.1. Rodovia 256
2.14.4.2. Sistema Viário Urbano 260
2.14.5. Sinistros e conflitos viários 269

2.15. OFICINA TÉCNICA 274
CAPÍTULO III 278
3. LEITURA COMUNITÁRIA 278
3.1. REUNIÃO COMUNITÁRIA 278
3.1.1. Reunião Comunitária I 287
3.1.2. Reunião Comunitária II 290
3.1.3. Reunião Comunitária III 296
3.1.4. Reunião Comunitária IV 302
3.1.5. Consideração Gerais das Contribuições 306
3.2. QUESTIONÁRIOS FÍSICOS E ONLINE 316
CAPÍTULO IV 347
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS 347
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 349
6. APÊNDICES 358
Apêndice I – Reunião Comunitária I 358
Apêndice II – Reunião Comunitária II 371
Apêndice III – Reunião Comunitária III 389
Apêndice IV – Reunião Comunitária IV 412
Apêndice V – Dados da oficina técnica 428
Apêndice VI – Contribuições dos Questionários 446
7. ANEXOS 535
Anexo I – Ofício nº 146/2025 535
Anexo II – Relação Anual de Informações Sociais 536

APRESENTAÇÃO

A dificuldade de deslocamento das pessoas e de bens no espaço urbano para a realização de tarefas cotidianas de maneira ágil, cômoda e segura é assunto pautado no tocante à qualidade de vida. Os impactos disso têm sido comprovados por meio de estudos que demonstram as perdas relacionadas à produtividade em geral e à degradação ambiental.

Uma das maiores problemáticas neste século, está em promover acessibilidade aos espaços urbanos e mobilidade aos habitantes das cidades de forma eficiente, principalmente naquelas em que o crescimento urbano aconteceu rapidamente.

Assim, mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço público urbano. Estes deslocamentos são realizados por meio da infraestrutura da cidade, com transportes motorizados ou não, que possibilitam à população o direito de ir e vir livremente no dia a dia, priorizando os modais ativos e coletivos, uma vez que o transporte individual motorizado ocupa muito mais espaço urbano para transportar um pequeno número de pessoas.

O plano de mobilidade urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano, cujo objetivo é integrar os diferentes meios de transporte, além de promover a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas. Sua estrutura é composta por quatro partes: diagnóstico, prognóstico, plano de ações e projeto de lei.

Este documento tem como objetivo apresentar o diagnóstico da mobilidade urbana de Itapoá/SC, a partir de uma abordagem que contempla tanto a análise técnica quanto a percepção da comunidade local.

As análises técnicas refletem a realidade observada durante os levantamentos de campo realizados entre os dias 18 e 22 de agosto de 2025. A percepção da comunidade, por sua vez, foi registrada nas reuniões comunitárias realizadas em setembro de 2025 e por meio de um questionário disponibilizado ao longo do mesmo mês. Com base nessas premissas, o estudo foi estruturado no seguinte formato:

- Capítulo I – Introdução e contexto;
- Capítulo II – Leitura técnica;
- Capítulo III – Leitura comunitária; e
- Capítulo IV – Considerações finais.

CAPÍTULO I

1. INTRODUÇÃO E CONTEXTO

1.1. MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana é um tema amplo, que vai além das discussões sobre o transporte urbano e abrange aspectos do planejamento urbano, como o uso e ocupação do solo. A saúde e a qualidade de vida das pessoas estão profundamente ligadas às suas condições de locomoção diária, o que reforça a importância de se buscar modelos de cidades mais sustentáveis.

De acordo com os dados do Censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2022, 87,41% da população brasileira reside em áreas urbanas. A Organização das Nações Unidas (ONU) projeta que esse percentual aumentara para 91%, até o ano de 2030.

O modelo de desenvolvimento urbano brasileiro não incentiva o crescimento equitativo e sustentável dos municípios. Atualmente, os polos de trabalho e lazer concentram-se predominantemente nas áreas centrais, enquanto a maior parte da população reside em zonas periféricas. Além disso, observa-se uma valorização diferenciada dos terrenos, o que impõe à população de baixa renda a ocupação de áreas distantes e desprovidas de infraestrutura adequada.

O espalhamento territorial das áreas urbanas dos municípios aumenta a quantidade e a distância dos deslocamentos diários, tornando a população dependente dos transportes motorizados, especialmente dos individuais. Além de que, durante anos os investimentos em mobilidade urbana privilegiaram o transporte individual, com obras de ampliação do sistema viário, construção de pontes, túneis e viadutos.

De acordo com o Ministério das Cidades (2015), para alcançar cidades com mobilidade urbana sustentável, é necessário minimizar os fatores externos prejudiciais, como por exemplo a dificuldade de acesso aos diversos modais de transporte dentro do contexto urbano e a constante priorização de utilização de veículos individuais motorizados, visando tornar as cidades socialmente mais inclusivas. Para isso, são necessárias mudanças estruturais, de longo prazo, com

planejamento e com vistas ao sistema como um todo, envolvendo todos os segmentos sociais.

Deste modo, tona-se essencial adotar uma política que oriente e coordene esforços, planos, ações e investimentos, para garantir à sociedade brasileira o direito à cidade, com igualdade social, maior eficiência administrativa, ampliação da cidadania e sustentabilidade ambiental.

1.2. ESTATUTO DA CIDADE

O Estatuto da Cidade, formalmente conhecido como Lei federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001, regulamenta os artigos 182 e 183 do Capítulo "Política Urbana" da Constituição Federal. O objetivo dessa lei é garantir o direito à cidade como um dos direitos fundamentais das pessoas, para que todos tenham acesso às oportunidades que a vida urbana proporciona. Além disso, a consolidação de três décadas de reivindicações da sociedade brasileira.

> O Estatuto das Cidades é uma lei inovadora e estabelece que a política urbana deve ser objeto de um planejamento extensivo, envolvendo planos de ordenamento do território integrados entre si, nas escalas nacional, estaduais, regionais, metropolitanas, municipais e intermunicipais. Especificamente no âmbito municipal, detalha que o planejamento municipal deve envolver o planejamento urbano, ambiental, orçamentário, setorial e o planejamento do desenvolvimento econômico e social, especificando também que a gestão orçamentária deve ser feita de forma participativa, aberta a todos os cidadãos (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p. 19).

O Estatuto da Cidade instituiu instrumentos voltados ao desenvolvimento urbano, destacando-se, entre eles, o plano diretor. Este atribui aos municípios a responsabilidade de implementar planos diretores participativos e estabelece diversos instrumentos urbanísticos, incluindo a elaboração do plano de mobilidade urbana como componente integrante do plano diretor.

1.3. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A Política Nacional de Mobilidade foi instituída pelo Ministério das Cidades por meio da Lei federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, como um instrumento de desenvolvimento urbano da Constituição Federal.

Essa lei traz diversos avanços relacionados ao planejamento da mobilidade nas cidades e institui o princípio de igualdade na execução da Política de Mobilidade Urbana, quando reconhece que há desigualdades no uso do espaço público e na externalização dos custos do uso dos diferentes modos de transporte (entre transporte público e individual, motorizado e não motorizados, por exemplo).

> A Política Nacional de Mobilidade Urbana é um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, que deve ser entendida como um conjunto de princípios, diretrizes e normas que norteiam a ação do Poder Público e da sociedade em geral, na produção e na gestão das cidades. A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano deve estar inserida num projeto nacional de desenvolvimento econômico e social, integrando por meio de sua transversalidade as políticas setoriais. Políticas territoriais, participação social e destinação de recursos financeiros são de vital importância para combater as disfunções urbanas, externalidades negativas e desigualdades territorial e social existentes no País (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p. 22).

De modo a conduzir os municípios para um planejamento urbano voltado a análise dos problemas da mobilidade urbana, o artigo 6° da Lei federal traz diretrizes que devem orientar as políticas e ações municipais acerca da mobilidade.

> Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:
> I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
> II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
> III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
> IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
> V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
> VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
> VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.
> VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço (BRASIL, 2012).

A importância do desenvolvimento dos planos de mobilidade vai além da exigência de sua elaboração para receber recursos financeiros, pois é o principal instrumento para planejar as intervenções e investimentos em mobilidade. Sua implementação deve guiar a forma de deslocamento e qualidade de vida das pessoas,

juntamente com instrumentos de planejamento urbano, tais como o plano diretor e a lei de ordenamento territorial do uso e ocupação do solo.

1.4. PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO

O principal objetivo do plano é estabelecer estratégias e ações voltadas à mobilidade urbana e introduzir conceitos de planejamento, que superem a visão ultrapassada de que uma malha viária extensa, voltada prioritariamente aos veículos motorizados individuais, é sinônimo de fluidez e acesso. Além disso, busca-se projetar as vias de forma integrada, contemplando passeios, ciclovias, ciclofaixas, arborização, mobiliário urbano e faixas de rolamento. Essa abordagem estabelece uma relação direta entre o planejamento do espaço urbano e a qualidade de vida, bem como o acesso a bens, serviços e espaços de lazer.

O artigo 24 da Lei Federal n.º 12.587/2012, estabelece que os municípios com mais de 20 mil habitantes, aqueles integrantes de regiões metropolitanas, e os demais definidos pela própria lei, devem elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana. Essa exigência é um requisito para que possam acessar recursos destinados a investimentos no setor. Percebe-se, portanto, que a obrigatoriedade independe exclusivamente da faixa populacional.

O município de Itapoá está entre os municípios que, obrigatoriamente devem elaborar o plano de mobilidade urbana. Isso ocorre pelo fato de a cidade possuir população superior a 20 mil habitantes e estar incluída na Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense, conforme a Lei Estadual nº 495, de janeiro de 2010.

Atualmente Itapoá possui a Lei Municipal n.º 680, de outubro de 2016, que dispõe sobre a circulação, transporte e mobilidade para o município de Itapoá e em seu artigo 6º define como objetivos:

> I - Induzir o desenvolvimento equilibrado do território do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo, face aos vínculos existentes entre o ordenamento da mobilidade e sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;
> II - Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação e mobilidade;
> III - Hierarquizar as vias urbanas e municipais, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a garantir segurança e conforto, reduzindo acidentes e contribuindo com a qualidade de vida no meio urbano e rural;

> IV - Melhorar o sistema de transporte público, abrangendo a toda a população urbana e rural no Município;
> V - Implantar melhorias no sistema de ciclovias ou ciclofaixas, incentivando a população a utilizar-se deste meio de transporte (ITAPOÁ, 2016).

Os objetivos presentes nessa lei demonstram o interesse do município em garantir à distribuição equitativa do espaço urbano entre modais ativos e motorizados de transporte, assim como viabilizar a utilização do transporte coletivo. A lei ainda prevê, que o desenvolvimento viário deve estar vinculado à distribuição das atividades econômicas, fator que tem a capacidade de gerar impactos significativos na redução dos deslocamentos diários da população.

A lei também estipula quais são as responsabilidades dos proprietários de terrenos adjacentes a malha viária. Conforme disposto em seu artigo 10 fica determinado que o proprietário deve assegurar que a calçada esteja desobstruída, possua pavimentação antiderrapante e esteja executada conforme padrão determinado pela municipalidade e pela NBR 9050/2015 (ITAPOÁ, 2016).

Sistema Viário

A Lei Municipal nº 680/2016 trata do sistema viário municipal e estabelece diversas diretrizes para a organização das vias urbanas. Entre seus pontos principais, destaca-se a obrigatoriedade de que novos parcelamentos urbanos observem as diretrizes de arruamento previstas na legislação (ITAPOÁ, 2016).

Nas áreas onde não há previsão de continuidade do sistema viário, a lei municipal estabelece a medida de 12 metros como gabarito mínimo de via, caracterizando-a como via local. Além disso, quando inviabilizada a continuidade do traçado viário, será permitida a execução de ruas sem saída, desde que possuam comprimento de até 150 metros (ITAPOÁ, 2016).

A previsão de conexão da malha viária existente com os novos parcelamentos garante ao município que essas áreas estejam integradas à infraestrutura urbana. Essa exigência contribui para minimizar os problemas associados ao espraiamento urbano, especialmente quando os novos loteamentos se localizam em áreas afastadas do perímetro já urbanizado.

Ciclovias e Ciclofaixas

No artigo 39 da Lei Municipal nº 680/2016, determina-se que as ciclovias e ciclofaixas são uma alternativa importante para os deslocamentos diários, tanto a trabalho quanto a lazer. Esse é um fator que está alinhado à Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual visa priorizar a utilização de modais ativos e coletivos no espaço urbano (ITAPOÁ, 2016).

O entendimento das benfeitorias que a mobilidade ativa pode ocasionar na cidade e na qualidade de vida da população é complementada pelo interesse da municipalidade em instalar paraciclos adjacentes a essa infraestrutura, principalmente em edificações institucionais de saúde e de ensino e nas áreas de lazer.

Elementos de acessibilidade

O conceito de acessibilidade estabelecido pela NBR 9050/2020 fundamenta-se na criação de espaços seguros e inclusivos para todas as pessoas, permitindo o uso autônomo da infraestrutura urbana, independentemente de suas limitações ou dificuldades. Alinhada a esse princípio, a Lei Municipal n.º 680/2016, em seu artigo 47, determina a remoção de quaisquer barreiras ou obstáculos que possam representar risco de acidentes para os pedestres nas calçadas públicas (ITAPOÁ, 2016).

Além disso, os artigos 48 e 49 da mesma lei preveem a instalação de rampas que conectem as travessias de pedestres às calçadas, bem como a implantação de sinalizações indicativas, em conformidade com os parâmetros definidos pela NBR 9050/2015 (ITAPOÁ, 2016).

Entretanto, o fato de a legislação municipal fazer referência a uma norma técnica desatualizada pode acarretar a implementação de soluções inadequadas, que futuramente precisarão ser corrigidas ou adaptadas. Para evitar esse tipo de conflito, é essencial que a legislação esteja sempre alinhada às versões mais recentes e vigentes das normas técnicas de acessibilidade.

Análise Geral da Legislação

A Lei Municipal n.º 680/2016 traz em seu escopo inúmeros temas de suma relevância para a mobilidade urbana, como os Polos Geradores de Tráfego, que condicionam os deslocamentos realizados diários na cidade, e a hierarquização viária, com diretrizes para a sua aplicação. Temas esses que serão abordados em seus referidos tópicos. Outro ponto levantado pela legislação municipal é a necessidade de execução de elementos de acessibilidade em novos parcelamentos do solo, incentivando também a utilização da bicicleta como meio de transporte diário.

No entanto, embora a lei aborde pautas essenciais a mobilidade urbana, é importante salientar a ausência de diretrizes voltadas para os deslocamentos a pé, sendo que as únicas menções ao modal referem-se à retirada de elementos obstrutivos das calçadas, o que demonstra uma limitação no tratamento dado aos pedestres.

Conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o pedestre deve ser prioritariamente considerado em todos os projetos viários. Dessa forma, é fundamental aprofundar essa temática, visando garantir uma infraestrutura de qualidade e segurança para os usuários a pé.

CAPÍTULO II

2. LEITURA TÉCNICA

2.1. INSTITUIÇÃO E ARCABOUÇO LEGAL

2.1.1. Estrutura Organizacional

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 estabelece que a estrutura administrativa dos municípios reger-se-á por lei orgânica municipal, desde que atenda aos princípios estabelecidos na Constituição Federal e Estadual a qual pertence (BRASIL, 1988).

O município de Itapoá sancionou sua Lei Orgânica em 15 de julho de 1990, estabelecendo como poderes municipais o Legislativo e o Executivo. Conforme o artigo 20 da referida lei, o Poder Legislativo é exercido pela Câmara Municipal, a qual compete a elaboração de leis, resoluções e decretos. O Poder Executivo municipal, por sua vez, de acordo com o artigo 58, é exercido pelo Prefeito com auxílio de Secretários e Diretores (ITAPOÁ, 1990).

Cada um dos Poderes assume suas respectivas responsabilidades perante a administração pública, composta por órgãos integrados à estrutura administrativa da Prefeitura (administração direta) e por entidades com personalidade jurídica própria (administração indireta), tais como autarquias, empresas públicas, fundações públicas e sociedades de economia mista (ITAPOÁ, 1990).

A administração direta de Itapoá, conforme exposto no site da Prefeitura Municipal é composta pelas seguintes pastas:

- **Gabinete do Prefeito:** dentre as atribuições elenca-se a coordenação das ações governamentais, promovendo o diálogo entre o Poder Executivo e os demais órgãos públicos (ITAPOÁ, 2022);
- **Procuradoria Geral do Município – PGM:** dentre as suas responsabilidades estão a representação judicial e extrajudicial do Município e a prestação de assessoramento jurídico as demais secretarias municipais (ITAPOÁ, 2022);

- **Controladoria Interna:** tem como intuito controlar a contabilidade, finanças, orçamentos e patrimônio municipais, fiscalizando qualquer irregularidade existente e acompanhando a prestação de contas dos agentes públicos (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria da Fazenda:** tem como enfoque a administração contábil, financeira, tributária e fiscal do município, acompanhando o Plano Plurianual de Diretrizes Orçamentárias e o Orçamento Anual (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Administração:** é responsável pelo gerenciamento de bens públicos, compras e contratos administrativos e pela coordenação do setor de recursos humanos municipal (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Agricultura e Pesca:** visa a promoção, fiscalização, incentivo e coordenação do setor agropecuário, da pesca e da aquicultura (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Assistência Social:** presta auxílio a população com vulnerabilidade social, por meio de acolhimento institucional e centros de referência (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Social:** tem como objetivo o desenvolvimento do setor econômico municipal, por meio do incentivo ao empreendedorismo e a abertura de comércios e indústrias. Além disso, visa a redução das desigualdades sociais e busca métodos de geração de emprego e renda, atuando na regularização de lotes urbanos (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Educação:** objetiva assegurar o acesso à educação de qualidade no município, garantindo inclusive à capacitação do corpo docente (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Esporte e Lazer:** coordena e planeja eventos relacionados ao esporte e ao lazer, assim como fórmula e disciplina políticas relacionadas ao esporte, visando estimular e contribuir com a formação de atletas (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Infraestrutura:** assume a responsabilidade de gerenciar, coordenar, fiscalizar, inspecionar, projetar e planejar obras públicas. Estando inclusa nas atribuições as inspeções da rede de iluminação

pública, a coleta de resíduos sólidos orgânicos e recicláveis, a limpeza urbana e o gerenciamento do transporte público urbano (ITAPOÁ, 2022);

- **Secretaria de Meio Ambiente:** tem como enfoque a proteção ambiental, por meio do zelo ao cumprimento das leis vigentes e a expedição de licenças ambientais adequadas (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Planejamento Urbano – SEPLAN:** planeja, controla, analisa, coordena e fiscaliza temas relacionados a legislações edílicas e urbanísticas, executando e realizando coordenação técnica em projetos para a infraestrutura municipal (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Saúde:** executa a política municipal de saúde e gere o Sistema Único de Saúde a nível local, assegurando acesso a saúde de qualidade para a comunidade (ITAPOÁ, 2022);
- **Secretaria de Segurança Pública e Trânsito:** busca promover a proteção dos cidadãos e do patrimônio público e é responsável por assegurar o cumprimento ao Código de Trânsito Municipal (ITAPOÁ, 2022); e
- **Secretaria de Cultura e Turismo:** promove a proteção do patrimônio histórico-cultural municipal e coordena eventos que visam a disseminação da cultura a população (ITAPOÁ, 2022).

Constata-se que os assuntos relacionados à mobilidade urbana estão sob a responsabilidade da Secretaria de Infraestrutura, da Secretaria de Planejamento Urbano e da Secretaria de Ordem Pública, as quais desenvolvem ações integradas para melhorar o deslocamento urbano, a acessibilidade e a organização do tráfego no município.

Além dessas estruturas administrativas, o Município de Itapoá conta com conselhos municipais, instituídos com o objetivo de apoiar a gestão pública na tomada de decisões, por meio da participação social. A seguir, destacam-se os conselhos que possuem vínculo com a temática da mobilidade urbana, contribuindo para o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes e participativas nesse setor:

- Conselho Municipal da Cidade de Itapoá – CONCIDADE;
- Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Itapoá – CDUI;

- Conselho Municipal da Pessoa Idosa – COMPI;
- Conselho Municipal de Saneamento Básico;
- Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural; e
- Conselho Municipal de Meio Ambiente – CONDEMA.

Ao analisar a composição dos conselhos municipais, é possível identificar quais setores do poder público e da sociedade civil possuem participação assídua nos temas cotidianos da cidade, conforme apresentado na Tabela 1.

Tabela 1: Participação do poder público e da sociedade civil em conselhos municipais.

PARTICIPAÇÃO EM CONSELHOS MUNICIPAIS	
PODER PÚBLICO	**QUANTIDADE DE PARTICIPAÇÕES**
Secretaria de Saúde	5
Secretaria de Meio Ambiente	4
Secretaria de Infraestrutura	3
Secretaria de Planejamento Urbano - SEPLAN	3
Gabinete do Prefeito	2
Secretaria de Administração	2
Secretaria de Assistência Social	2
Secretaria de Agricultura e Pesca	2
Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Social	2
Secretaria de Educação	2
Secretaria de Esportes e Lazer	1
Procuradoria-Geral do Município	1
SOCIEDADE CIVIL	
Ordem dos Advogados do Brasil - OAB/Subseção Joinville	4
Representantes territoriais (entre: rua 2430 e a ponte do Rio Pequeno, rua 1000 e 2430, rua 560 e 1000)	3
Itapoá Saneamento	2
Sindicato Rural / Zona Rural	2
Associação de Corretores de Imóveis de Itapoá - ACITA	2
Associação de Defesa do Meio Ambiente	2
Associação Empresarial de Itapoá - ACINI	2
Centro de Engenheiros e Arquitetos de Itapoá - CEAI	2
Entidades empresariais, profissionais e acadêmicas	1
Associação Pioneira Unidos de Itapoá	1
3ª Idade Maria Izabel	1
Câmara de Dirigentes Lojistas de Itapoá - CDL	1
Entidades Técnicas	1
Epagri	1
Fundação pelo Desenvolvimento de Itapoá	1
Grupo de usuários - Ginástica para Idosos	1
Associação de Catadores e Carroceiros de Itapoá - ACCI	1
Associação de Proteção da Reserva do Mangue da Barra - APREMAI	1
Lar dos Idosos Reviver	1
Movimento social popular	1
Representante da Comunidade Braço do Norte	1
Representante da Comunidade Jaca	1
Representante da Comunidade Primeiro de Julho	1

Representante da Comunidade Saí Mirim	1
Representante de Sindicato	1
Representantes de Associações Comunitária	1
Sindicato dos Trabalhadores Rurais, Agricultores e Agricultoras Familiares de Itapoá - SRT	1
SURBI	1
As informações referentes a participação do poder público e da sociedade civil foram obtidas no site da Prefeitura Municipal, por meio dos Decretos de nomeação dos Conselhos.	

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.1.2. Legislações Municipais Vinculadas a Mobilidade Urbana

O município de Itapoá conta com um conjunto de legislações e decretos que se relacionam diretamente com os temas tratados nos documentos que constituem a elaboração do plano de mobilidade urbana. Diante disso, o Quadro 1 apresenta uma síntese das leis municipais que fundamentaram a elaboração do presente documento.

Quadro 1: Arcabouço legal de mobilidade urbana

	EPÍGRAFE	EMENTA	ACESSO
GERAL	**Lei n.º 680, de 25 de outubro de 2016**	Dispõe sobre a circulação, transporte, e mobilidade para o município de Itapoá/SC.	https://leismunicipais.com.br/a1/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-itapoa-sc
	Lei Orgânica do Município de Itapoá/SC	-	https://leismunicipais.com.br/a1/lei-organica-itapoa-sc
	Lei Complementar n.º 110, de 22 de fevereiro de 2022	Dispõe sobre a estrutura administrativa do Poder Executivo Municipal e dá outras providencias	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-complementar/2022/11/110/lei-complementar-n-110-2022-dispoe-sobre-a-estrutura-administrativa-do-poder-executivo-municipal-e-da-outras-providencia
	Lei Complementar n.º 48, de 28 de setembro de 2016	Institui o Plano Diretor Municipal, estabelece objetivos, diretrizes e instrumentos para as ações de planejamento do município de Itapoá/SC, e dá outras providencias.	https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-itapoa-sc
	Lei n.º 676, de 29 de setembro de 2016	Dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo urbano do município de Itapoá/SC	https://leismunicipais.com.br/a1/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-itapoa-sc
	Lei n.º 679, de 17 de outubro de 2016	Dispõe sobre a delimitação do perímetro urbano do município de Itapoá/SC, e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2016/68/679/lei-ordinaria-n-679-2016-dispoe-sobre-a-delimitacao-do-perimetro-urbano-do-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=679%2F2016

	Lei n.º 682, de 01 de novembro de 2016	Dispões sobre o Parcelamento do Solo para fins urbanos no município de Itapoá/SC, e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2016/69/682/lei-ordinaria-n-682-2016-dispoe-sobre-o-parcelamento-do-solo-para-fins-urbanos-no-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=Parcelamento+do+solo
	Lei Complementar n.º 49, de 03 de outubro de 2016	Institui o Código de Obras do município de Itapoá/SC, e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-complementar/2016/5/49/lei-complementar-n-49-2016-institui-o-codigo-de-obras-do-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=49%2F2016
	Lei Complementar n.º 50, de 14 de dezembro de 2016	Institui o Código de Posturas do Município de Itapoá/SC, e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/codigo-de-posturas-itapoa-sc
PEDESTRE	**Lei n.º 186, de 27 de outubro de 1999**	Dispõe sobre a funcionalidade e adaptação dos logradouros e das edificações de uso público, a fim de garantir acesso adequado as pessoas portadoras de deficiência	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/1999/19/186/lei-ordinaria-n-186-1999-dispoe-sobre-a-funcionalidade-e-adaptacao-dos-logradouros-e-das-edificacoes-de-uso-publico-a-fim-de-garantir-acesso-adequado-as-pessoas-portadoras-de-deficien
	Decreto n.º 1.153, de 09 de junho de 2010	Regulamenta as leis complementares municipais 05 e 06 de 2003, estabelece parâmetros para a execução ou reconstrução de calçadas no município de Itapoá-SC, e dá outras providencias	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2010/116/1153/decreto-n-1153-2010-regulamenta-as-leis-complementares-municipais-05-e-06-de-2003-estabelece-parametros-para-a-execucao-ou-reconstrucao-de-calcadas-no-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-p
	Lei n.º 1.426, de 24 de março de 2025	Dispõe sobre a obrigatoriedade de reparo de danos causados por construtoras e incorporadoras em calçadas, pavimentação e infraestruturas públicas no município de Itapoá e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2025/143/1426/lei-ordinaria-n-1426-2025-dispoe-sobre-a-obrigatoriedade-de-reparo-de-danos-causados-por-construtoras-e-incorporadoras-em-calcadas-pavimentacoes-e-infraestruturas-publicas-no-munici
TRANSPORTE COLETIVO	**Lei n.º 624, de 11 de novembro de 2015**	Institui o marco legal dos serviços de transporte público no município de Itapoá e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2015/63/624/lei-ordinaria-n-624-2015-institui-o-marco-legal-dos-servicos-de-transporte-publico-no-municipio-de-itapoa-e-da-outras-providencias?q=transporte%20coletivo
	Decreto n.º 66, de 08 de março de 1991	Desconto do transporte coletivo da rede municipal	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/1991/7/66/decreto-n-66-1991-desconto-do-transporte-coletivo-da-rede-municipal?q=transporte%20coletivo

	Lei n.º 734/2017, de 31 de outubro de 2017	Dispões sobre o serviço de transporte de passageiros sob o regime de fretamento e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2017/74/734/lei-ordinaria-n-734-2017-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-de-passageiros-sob-o-regime-de-fretamento-e-da-outras-providencias?q=transporte%20coletivo
	Lei n.º 645, de 07 de janeiro de 2016	Dispõe sobre a parceria entre o poder executivo municipal e a iniciativa privada para a implantação e manutenção de abrigos em pontos de parada de transporte coletivo no perímetro urbano e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2016/65/645/lei-ordinaria-n-645-2016-dispoe-sobre-a-parceria-entre-o-poder-executivo-municipal-e-a-iniciativa-privada-para-a-implantacao-e-manutencao-de-abrigos-em-pontos-de-parada-de-transporte-
	Decreto n.º 1.593, de 13 de julho de 2012	Regulamenta a prestação do serviço público e privado de transporte coletivo de passageiros no município de Itapoá-SC, e dá outras providencias	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2012/160/1593/decreto-n-1593-2012-regulamenta-a-prestacao-do-servico-publico-e-privado-de-transporte-coletivo-de-passageiros-no-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=transporte+coletivo
	Decreto n.º 7.309, de 17 de abril de 2025	Altera o valor da tarifa relativa ao serviço de transporte coletivo prestado pela concessionária Oceânica Sul Transportes Ltda	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2025/731/7309/decreto-n-7309-2025-altera-o-valor-da-tarifa-relativa-ao-servico-de-transporte-coletivo-prestado-pelo-concessionaria-oceanica-sul-transportes-ltda?q=transporte%20coletivo
TRANSPORTE INDIVIDUAL	**Lei n.º 1.258, de 19 de maio de 2023**	Dispõe sobre o serviço de táxi no município de Itapoá, e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2023/126/1258/lei-ordinaria-n-1258-2023-dispoe-sobre-o-servico-de-taxi-no-municipio-de-itapoa-e-da-outras-providencias?q=taxi
	Decreto n.º 5.909, de 14 de junho de 2023	Estabelece o valor da Unidade Taximétrica das tarifas do serviço de táxi no Município, nos termos da Lei n.º 1.258, de 19 de maio de 2023	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2023/591/5909/decreto-n-5909-2023-estabelece-o-valor-da-unidade-taximetrica-das-tarifas-do-servico-de-taxi-do-municipio-nos-termos-da-lei-n-1258-de-19-maio-de-2023?q=taxi
CARGAS E MERCADORIAS	**Decreto n.º 1.594, de 13 de julho de 2012**	Regulamenta o tráfego de caminhões e o serviço de carga e descarga no perímetro urbano de Itapoá-SC, e dá ouras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2012/160/1594/decreto-n-1594-2012-regulamenta-o-trafego-de-caminhoes-e-o-servico-de-carga-e-descarga-no-perimetro-urbano-do-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=cargas+e+mercadorias
	Lei nº 345, Data: 16 de junho de 2011	Autoriza o tráfego de veículos de carga, de maneira alternativa, pelas vias urbanas do município de Itapoá com destino/origem ao porte de Itapoá, e dá outras providências	https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2011/35/345/lei-ordinaria-n-345-2011-autoriza-o-trafego-de-veiculos-de-carga-de-maneira-alternativa-pelas-vias-urbanas-do-municipio-de-itapoa-com-destino-origem-ao-porto-de-itapoa-e-da-outras-pro

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.2. HISTÓRICO

A colonização da cidade de Itapoá, localizada no estado de Santa Catarina, tem suas origens evidenciadas pela presença de sambaquis, que remetem aos povos indígenas Carijós. Posteriormente, a região passou a pertencer ao Município de São Francisco do Sul, mais precisamente o Distrito de Saí da Freguesia de Nossa Senhora da Glória (ITAPOÁ, [s.d.]a; ITAPOÁ, [s.d.]b).

Anos mais tarde, o local passou a ser incorporado pelo limite municipal de Garuva, sendo oficialmente elevada à condição de Distrito Urbano em 1966, por meio da Lei municipal n.º 08/1966 (AMUNESC, 2019).

O distrito de Itapoá foi elevado à categoria de município, por meio da Lei Estadual n.º 7.586, de 26 de abril de 1989. O nome “Itapoá” foi escolhido em referência a uma pedra situada na costa do município, visível apenas durante a maré baixa. De origem tupi-guarani, o termo significa “pedra que surge” (AMUNESC, 2019; ITAPOÁ, [s.d.]b).

Atualmente, a economia do município ramifica-se em dois grandes eixos, o turismo e o portuário. O turismo de Itapoá destaca-se no cenário catarinense pelas suas belas praias, distribuídas em 32km de costa litorânea, além das paisagens naturais existentes nas margens dos rios Saí Mirim e Saí Guaçu (AMUNESC, 2019).

O Porto Itapoá desempenha um papel importante não apenas para o município, mas para toda a região, ele é responsável por inúmeras importações e exportações de mercadorias, realizando a conexão Sul e Sudeste do Brasil e atuando assiduamente nos principais mercados da América do Sul (AMUNESC, 2019).

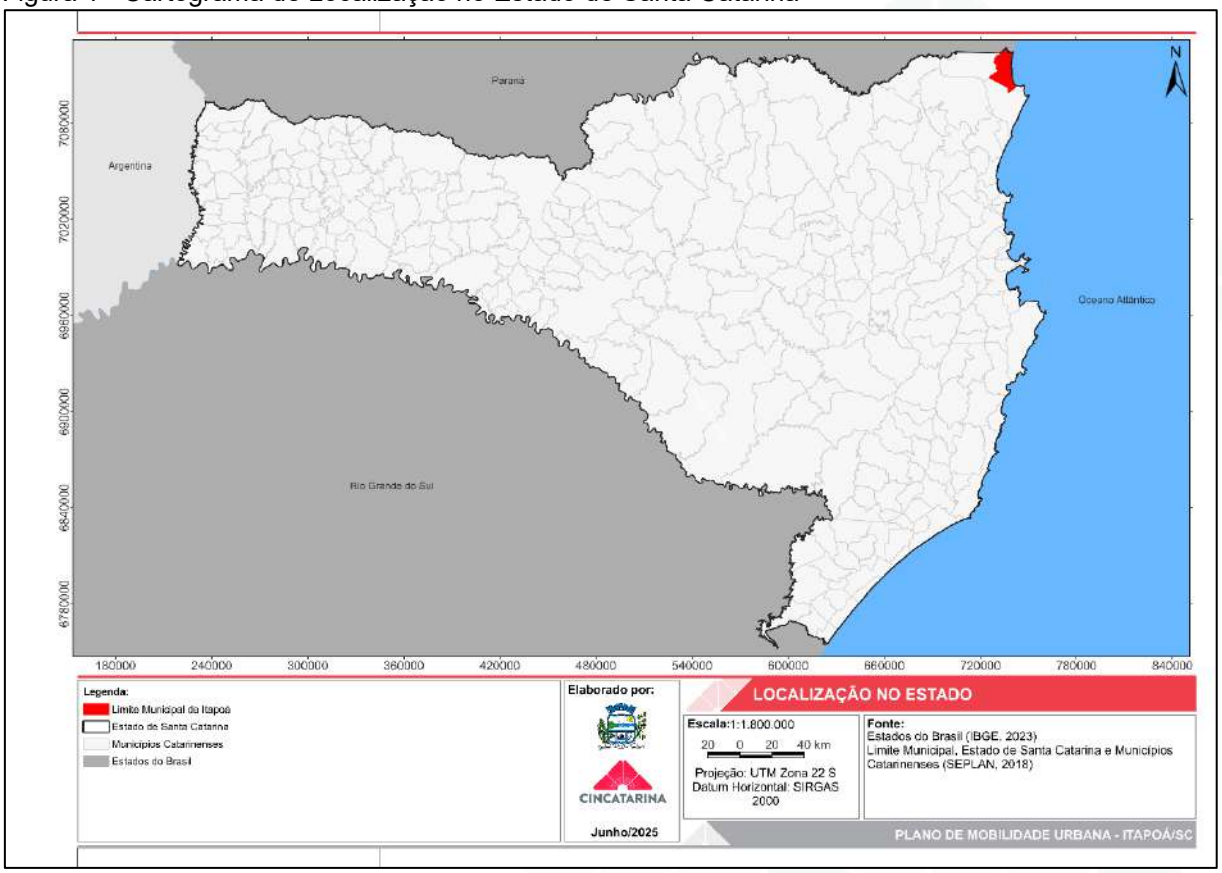
2.3. LOCALIZAÇÃO

O município de Itapoá está localizado no Estado de Santa Catarina (Figura 1), na Mesorregião do Norte Catarinense e na microrregião de Joinville. A área pertence a região metropolitana de Joinville, instituída pela Lei complementar n.º 788 de 29 de dezembro de 2021, do Estado de Santa Catarina.

Ademais, o município encontra-se inserido na Região Geográfica Imediata de Joinville (Figura 2), o que significa que integra a rede urbana imediata cujo centro de referência é a cidade de Joinville. Este centro urbano desempenha um papel

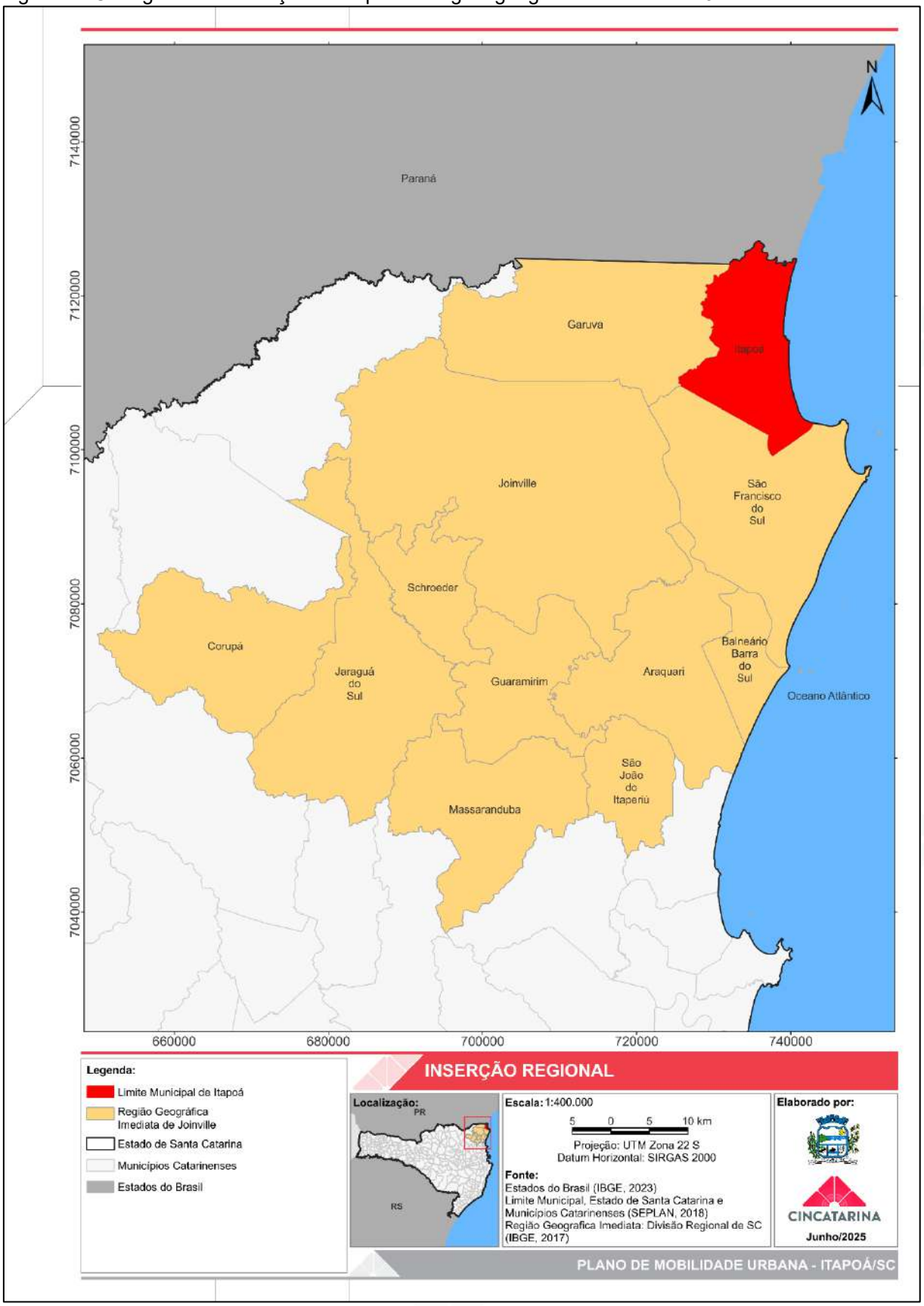
fundamental no atendimento às demandas cotidianas da população local, tais como: trabalho, educação, saúde, comércio, entre outras (IBGE, 2017).

Figura 1 - Cartograma de Localização no Estado de Santa Catarina



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 2 - Cartograma de inserção de Itapoá na região geográfica imediata de Joinville.

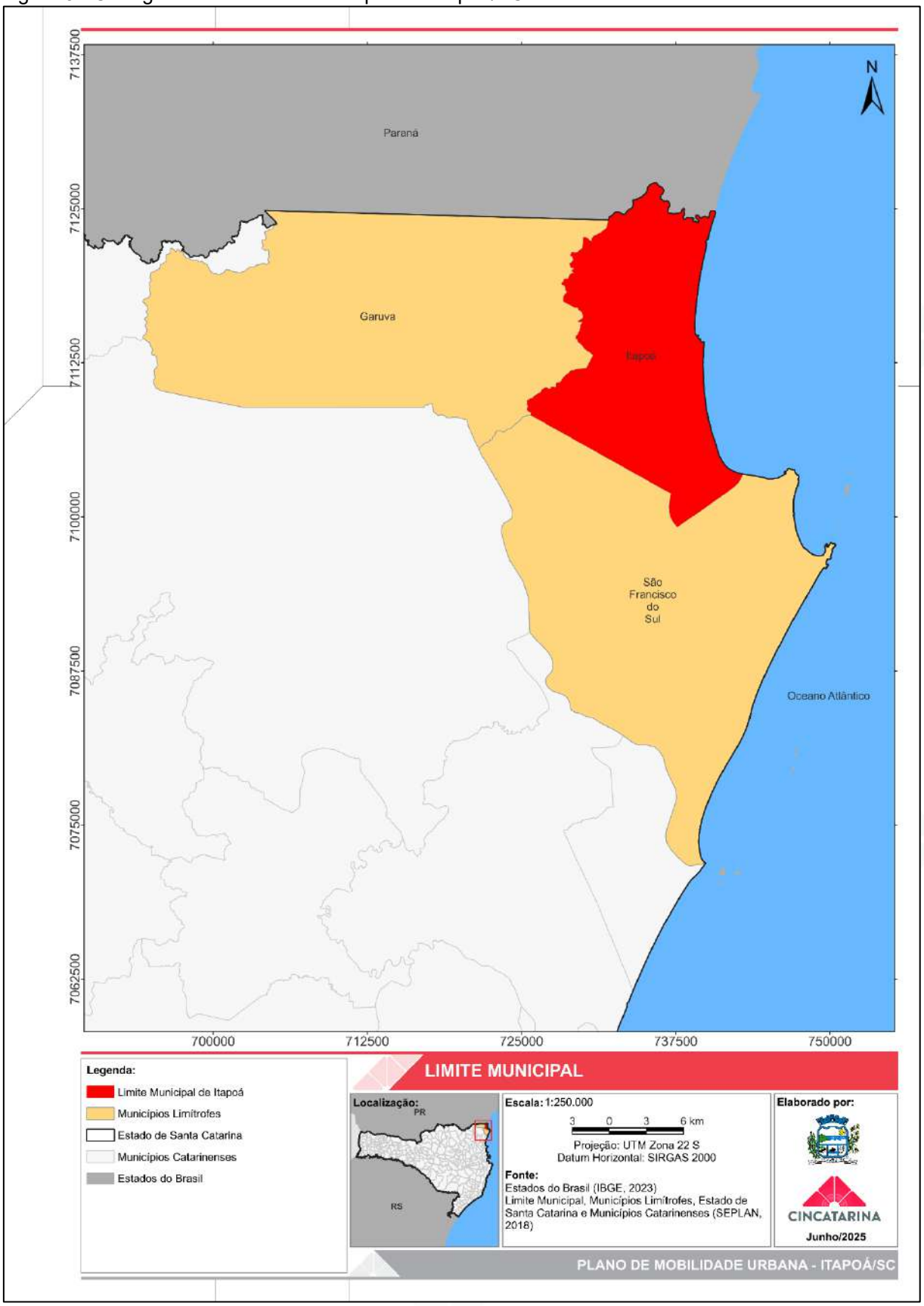


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Os municípios limítrofes de Itapoá são Garuva (a Oeste), São Francisco do Sul (ao Sul), pertencentes ao estado de Santa Catarina. Ao Norte seu limite é com Guaratuba no estado do Paraná, conforme apresentado na Figura 3.

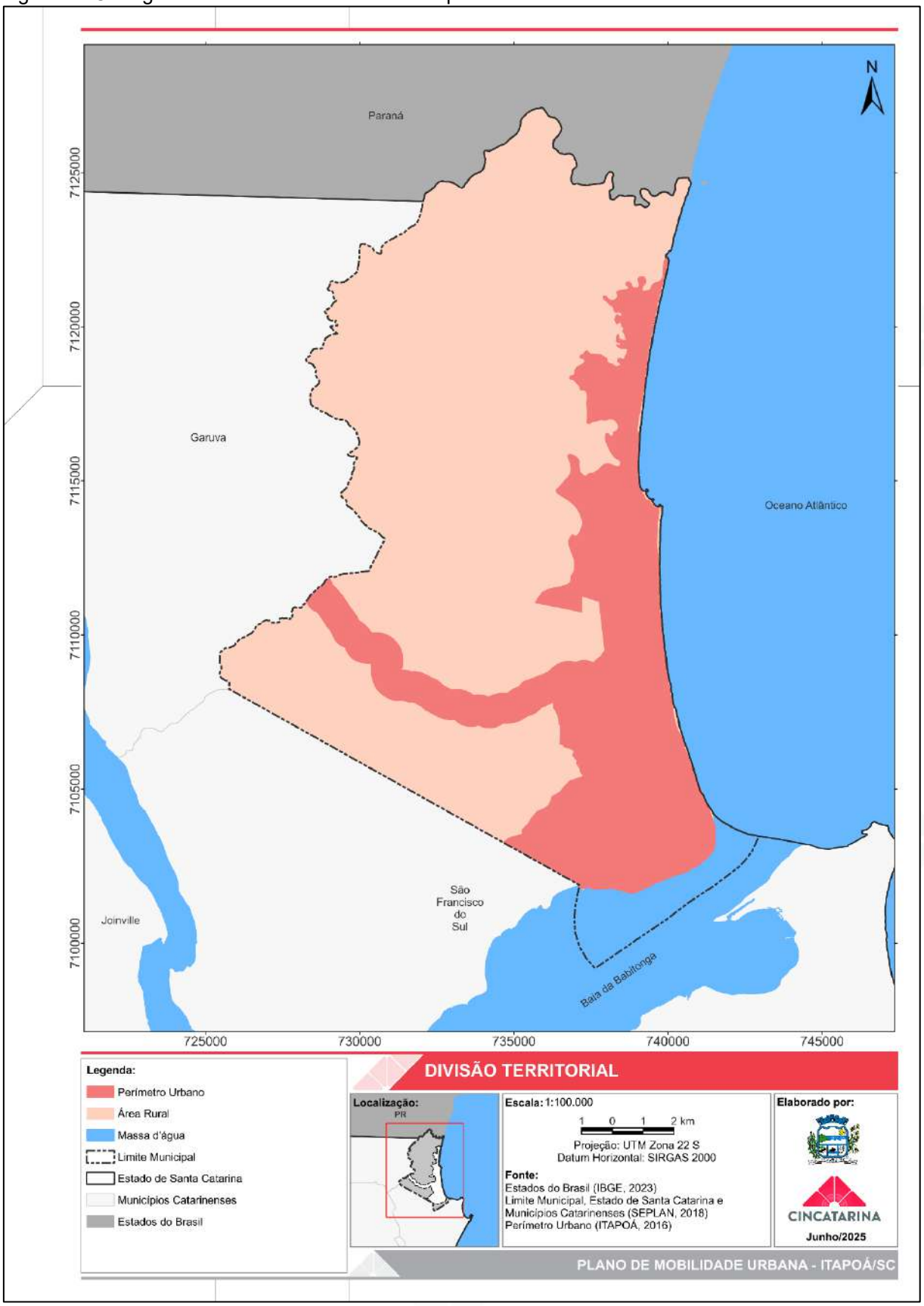
O limite municipal, conforme disposto na Lei Municipal nº 679/2016, é dividido em áreas urbana e rural, conforme ilustrado na Figura 4. Segundo dados do IBGE de 2023, a área territorial do município corresponde a 245,394 km².

Figura 3 - Cartograma dos limites municipais de Itapoá/SC.



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 4 - Cartograma de Divisão Territorial de Itapoá.



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.4. POPULAÇÃO

População residente

Para a elaboração de um planejamento abrangente, é fundamental conhecer e apresentar as características populacionais do município analisado. Com base nos censos realizados entre 1991 e 2022, observa-se que a população total apresentou um crescimento médio anual aproximado de 6,8%, resultando em um aumento acumulado de aproximadamente 667,4% no período considerado, conforme demonstrado na Tabela 1.

Tabela 2 - População residente por situação de domicílio.

Situação do domicílio	Ano			
	Censo 1991	Censo 2000	Censo 2010	Censo 2022
Urbana	3.309	8.191	14.172	29.714
Rural	698	648	591	1.036
Total	4.007	8.839	14.763	30.750

Fonte: SIDRA (2012) e SIDRA (2025), adaptado por CINCATARINA (2025).

Com base nos dados obtidos, observa-se que o maior aumento populacional ocorreu na área urbana, cuja população passou de 3.309 habitantes em 1991 para 29.714 em 2022. Isso representa um aumento total de aproximadamente 797,94%, com uma taxa média anual de crescimento de 7,87%.

Na área rural, embora tenha sido registrada uma queda populacional entre 1991 e 2010, o número de moradores voltou a crescer, passando de 698 em 1991 para 1.036 em 2022. Esse aumento representa crescimento acumulado de 48,42%, com uma taxa média anual de 1,30%.

Esses dados evidenciam uma forte tendência de urbanização, com a população migrando para regiões com maior oferta de infraestrutura e serviços. Esse processo está diretamente relacionado ao êxodo rural, fenômeno amplamente difundido no Brasil, caracterizado pela migração das áreas rurais, para as urbanas em busca de melhores condições de vida e da redução dos deslocamentos diários.

Apesar do município estar em constante crescimento, a Tabela 2, evidência que, no período entre 2010 e 2022, houve um aumento considerável da população residente, chegando a 108,29%. Esse crescimento acelerado reforça a dinâmica urbana de Itapoá e está diretamente ligado à ampliação das atividades econômicas,

em especial ao desenvolvimento do setor portuário, que impulsionou a atração de novos moradores e investimentos na região (ITAPOÁ, 2023).

Neste contexto, é relevante destacar, a evolução do desenvolvimento econômico do município com base nos dados disponibilizados pela Relação Anual de Informações Sociais – RAIS. Em relação ao número de empresas instaladas em Itapoá, observa-se a ascensão de alguns setores ao longo dos anos. Para tal, foram filtrados os últimos cinco anos disponíveis na plataforma da RAIS, incluindo 2024, 2023, 2022, 2021 e 2020. Os resultados estão expressos na Tabela 3, na qual se observa um expressivo crescimento dos setores ligados à alimentação, comércios atacadistas e ramos vinculados ao setor imobiliário.

Tabela 3 - Crescimento das empresas entre 2020 e 2024.

Setor	2020	2021	2022	2023	*2024	**Aumento
Fabricação de Produtos Alimentícios	3	5	7	5	14	366,6667
Alimentação	58	56	66	72	222	282,7586
Atividades de Organizações Associativas	10	11	12	10	38	280
Comércio por Atacado, Exceto Veículos Automotores e Motocicletas	7	9	9	16	25	257,1429
Educação	7	8	12	11	25	257,1429
Agricultura, Pecuária e Serviços Relacionados	2	2	2	3	7	250
Aluguéis Não-Imobiliários e Gestão de Ativos Intangíveis Não-Financeiros	3	3	2	3	10	233,3333
Administração Pública, Defesa e Seguridade Social	2	2	1	1	6	200
Atividades de Atenção À Saúde Humana Integradas com Assistência Social, Prestadas em Residências Coletivas e Particulares	1	1	1	1	3	200
Fabricação de Produtos de Metal, Exceto Máquinas e Equipamentos	5	5	5	4	12	140
Comércio Varejista	206	221	273	264	423	105,3398
Atividades Esportivas e de Recreação e Lazer	6	5	5	6	12	100
Confecção de Artigos do Vestuário e Acessórios	2	2	3	2	4	100
Atividades de Rádio e de Televisão	1	1	1	1	2	100
Atividades Veterinárias	1	1	0	2	2	100
Captação, Tratamento e Distribuição de Água	1	1	1	1	2	100
Correio e Outras Atividades de Entrega	1	3	3	3	2	100
Outras Atividades Profissionais, Científicas e Técnicas	1	3	3	2	2	100

* Em pesquisa realizada no ano mês abril de 2026, notou-se que os valores estipulados no RAIS, referente aos estabelecimentos do ano de 2024, sofreram alterações. Desse modo, apesar de a fonte citá-las como pertencentes a 2024, compreendemos que elas se tendenciam a demonstrar o cenário coletado no ano de 2025.

** A coluna identificada como aumento, baseia-se na diferença entre os valores de 2020 e 2024, tendo sido inseridos na tabela, apenas os estabelecimentos que tiveram crescimento superior ou igual a 100%.

Fonte: RAIS, adaptado pelo autor (2025).

Neste mesmo sentido, com relação aos vínculos empregatícios, percebe-se na Tabela 4 que os maiores aumentos percentuais têm vínculo, em grande parte, aos setores de serviços públicos, como saúde e coleta de resíduos. Além disso, tem-se ramos relacionados a construção civil. Isso consolida essa área como um setor em expansão em Itapoá. Além disso, destacam-se também as atividades de organizações associativas, o que ajuda a justificar os dados observados na análise populacional.

Tabela 4 - Crescimento dos vínculos empregatícios entre 2020 e 2024.

Setor	2020	2021	2022	2023	*2024	**Aumento
Coleta, Tratamento e Disposição de Resíduos	2	3	2	6	10	400
Atividades de Organizações Associativas	36	38	102	111	158	338,8889
Atividades de Atenção À Saúde Humana	33	46	55	64	144	336,3636
Fabricação de Produtos Alimentícios	11	44	41	37	46	318,1818
Serviços de Arquitetura e Engenharia	10	8	22	25	37	270
Transporte Terrestre	94	125	181	209	339	260,6383
Fabricação de Móveis	10	19	27	34	32	220
Fabricação de Produtos Diversos	4	6	6	7	12	200
Serviços Especializados para Construção	48	70	97	122	142	195,8333
Construção de Edifícios	49	82	110	185	135	175,5102
Serviços de Escritório, de Apoio Administrativo e Outros Serviços Prestados Às Empresas	87	129	165	253	231	165,5172
Aluguéis Não-Imobiliários e Gestão de Ativos Intangíveis Não-Financeiros	10	12	7	17	26	160
Atividades Imobiliárias	26	40	52	56	65	150
Reparação e Manutenção de Equipamentos de Informática e Comunicação e de Objetos Pessoais e Domésticos	6	6	16	16	12	100
Outras Atividades de Serviços Pessoais	4	3	11	8	8	100

* Em pesquisa realizada no ano mês abril de 2026, notou-se que os valores estipulados no RAIS, referente aos estabelecimentos do ano de 2024, sofreram alterações. Desse modo, apesar de a fonte citá-las como pertencentes a 2024, compreendemos que elas se tendenciam a demonstrar o cenário coletado no ano de 2025.
** A coluna identificada como aumento, baseia-se na diferença entre os valores de 2020 e 2024, tendo sido inseridos na tabela, apenas os estabelecimentos que tiveram crescimento superior ou igual a 100%.

Fonte: RAIS, adaptado pelo autor (2025).

População por idade

A Tabela 5 traz informações sobre a divisão da população por faixa etária, com base no Censo do IBGE de 2022, adotando as classes conforme grau de vulnerabilidade para à mobilidade urbana. As categorias que apresentam maior desamparo são as crianças e os idosos.

Tabela 5 – População residente por idade

Idade (anos)	População	Percentual
0 a 11 anos	4.806	15,63%
12 a 17 anos	2.455	7,98%
18 a 59 anos	17.446	56,74%
60 ou mais	6.043	19,65%
Total	30.750	100%

Fonte: SIDRA, 2022, adaptado pelo autor (2025).

De acordo com o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2018), as crianças possuem menor capacidade de avaliar a velocidade dos veículos, além de sua estatura reduzida proporcionar uma percepção diferente do ambiente urbano na perspectiva do pedestre.

De tal modo, mesmo que geralmente se desloquem acompanhadas de cuidadores, é essencial que próximo a escolas, creches, praças, parques e serviços médicos, haja uma atenção maior à infraestrutura destinada ao público infantil, visto que as crianças representam 15,63% da população de Itapoá e estão totalmente inseridas nestes ambientes públicos.

Já os idosos, representam 19,65% da população urbana, geralmente se deslocam em velocidade menor do que os adultos, muitas vezes apresentando mobilidade reduzida e maior tempo de reação, o que os torna mais vulneráveis a acidentes. Por isso, é fundamental implementar intervenções acessíveis no espaço público urbano, especialmente na conexão entre edificações institucionais, garantindo condições adequadas de caminhabilidade e acesso simultâneo ao transporte público coletivo.

População com deficiência

Também fazem parte dos grupos populacionais de vulnerabilidade as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, que apresentam impedimentos de longo e curto prazo, respectivamente. Essas pessoas necessitam de espaços públicos com previsão de acessibilidade universal, de modo a garantir sua integração,

independentemente de suas limitações e do modal de transporte utilizado, aos locais de uso público e privado.

Na Tabela 6 é possível verificar a parcela da população de Itapoá que possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida permanente. Cabe ressaltar que os dados utilizados se referem ao Censo Demográfico de 2010, tendo em vista que as informações coletadas em 2022 não estão disponíveis na integra.

Tabela 6 - População com deficiência ou mobilidade reduzida em Itapoá/SC.

Deficiência / Mobilidade	População
Auditiva	744
Mental / Intelectual	239
Motora	1.103
Visual	2.072
TOTAL	
Pessoas com deficiência	3.161
Pessoas sem deficiência	11.597
Pessoas não declaradas	5
*Foram desconsideradas as pessoas que possuem mais de uma deficiência.	

Fonte: SIDRA, 2010, adaptado pelo autor (2025).

Com base na tabela cima e comparando-a com a população residente no Município em 2010, que era de 14.763 habitantes, constata-se que aproximadamente 21,41% da população apresenta algum tipo de dificuldade em sua locomoção, seja por causa de alguma deficiência ou mobilidade reduzida. Estas informações até então apresentadas são importantes para enfatizar a existência de um público-alvo que será diretamente beneficiado por uma infraestrutura acessível e inclusiva de mobilidade urbana.

2.5. DENSIDADE DEMOGRÁFICA

A análise da densidade populacional permite avaliar a distribuição da população na área urbana municipal, associando-a com infraestruturas e serviços disponíveis, como, por exemplo, a oferta de transporte público coletivo.

Quando a legislação urbanística é aplicada de forma consistente, o adensamento populacional em áreas com infraestrutura adequada para transporte ativo e ao longo de corredores de transporte coletivo potencializa a eficiência da mobilidade urbana. Essa integração entre densidade e acessibilidade amplia o alcance dos sistemas de transporte, dinamiza o comércio e os serviços de rua e fortalece a segurança viária.

A densidade demográfica urbana bruta[1] de Itapoá foi calculada a partir dos dados disponibilizados pelo IBGE de 2022, considerando a área territorial total do município (área urbana e rural) e a população residente. A densidade foi calculada em 1,25 hab./ha.

Além disso, para retratar a forma como a população está distribuída em Itapoá, utilizou-se a malha de setores censitários[2] do IBGE de 2022. Com base nessa divisão, foram realizados os cálculos de densidade populacional, conforme apresentado na Tabela 7.

Tabela 7 - Densidade populacional por setor censitário.

Densidade Populacional				
Situação	**Setor**	**Habitantes**	**Área (há²)**	**Densidade (hab/ha)**
Urbana	420845005000001	234	57,84587551	4,05
Urbana	420845005000002	209	43,53654316	4,8
Urbana	420845005000003	281	40,01427298	7,02
Urbana	420845005000004	267	21,88848826	12,2
Urbana	420845005000005	348	35,53546478	9,79
Urbana	420845005000008	340	55,09147607	6,17
Urbana	420845005000009	275	34,96192574	7,87
Urbana	420845005000010	383	43,90012943	8,72
Urbana	420845005000011	306	23,99039378	12,76
Urbana	420845005000013	188	8,38309995	22,43
Urbana	420845005000017	535	21,31527602	25,1
Urbana	420845005000019	313	24,07655298	13
Urbana	420845005000020	436	21,40191913	20,37
Urbana	420845005000026	339	27,72954488	12,23
Urbana	420845005000029	443	17,26049188	25,67
Urbana	420845005000030	249	87,17034303	2,86
Urbana	420845005000034	667	64,15929123	10,4
Urbana	420845005000036	328	50,6574778	6,47
Urbana	420845005000037	226	25,8279722	8,75
Urbana	420845005000038	208	24,32991866	8,55
Urbana	420845005000041	251	18,62631307	13,48
Urbana	420845005000044	450	11,99781053	37,51
Urbana	420845005000046	94	146,6024558	0,64
Urbana	420845005000047	646	90,31533251	7,15
Urbana	420845005000053	234	156,0592945	1,5
Urbana	420845005000054	280	19,23635383	14,56
Urbana	420845005000055	42	9,093999755	4,62
Urbana	420845005000056	235	17,67033905	13,3
Urbana	420845005000064	15	5,636879924	2,66
Urbana	420845005000065	390	190,3749628	2,05
Urbana	420845005000067	380	68,73334773	5,53
Urbana	420845005000069	603	22,84412007	26,4

[1] Relação entre quantidade de pessoas que vivem em uma região específica dividida pela área total, em hectares. Estas áreas incluem escolas, ruas, espaços públicos e áreas verdes.
[2] Utilizada a malha de setores censitários disponibilizada pelo Censo do IBGE de 2022.

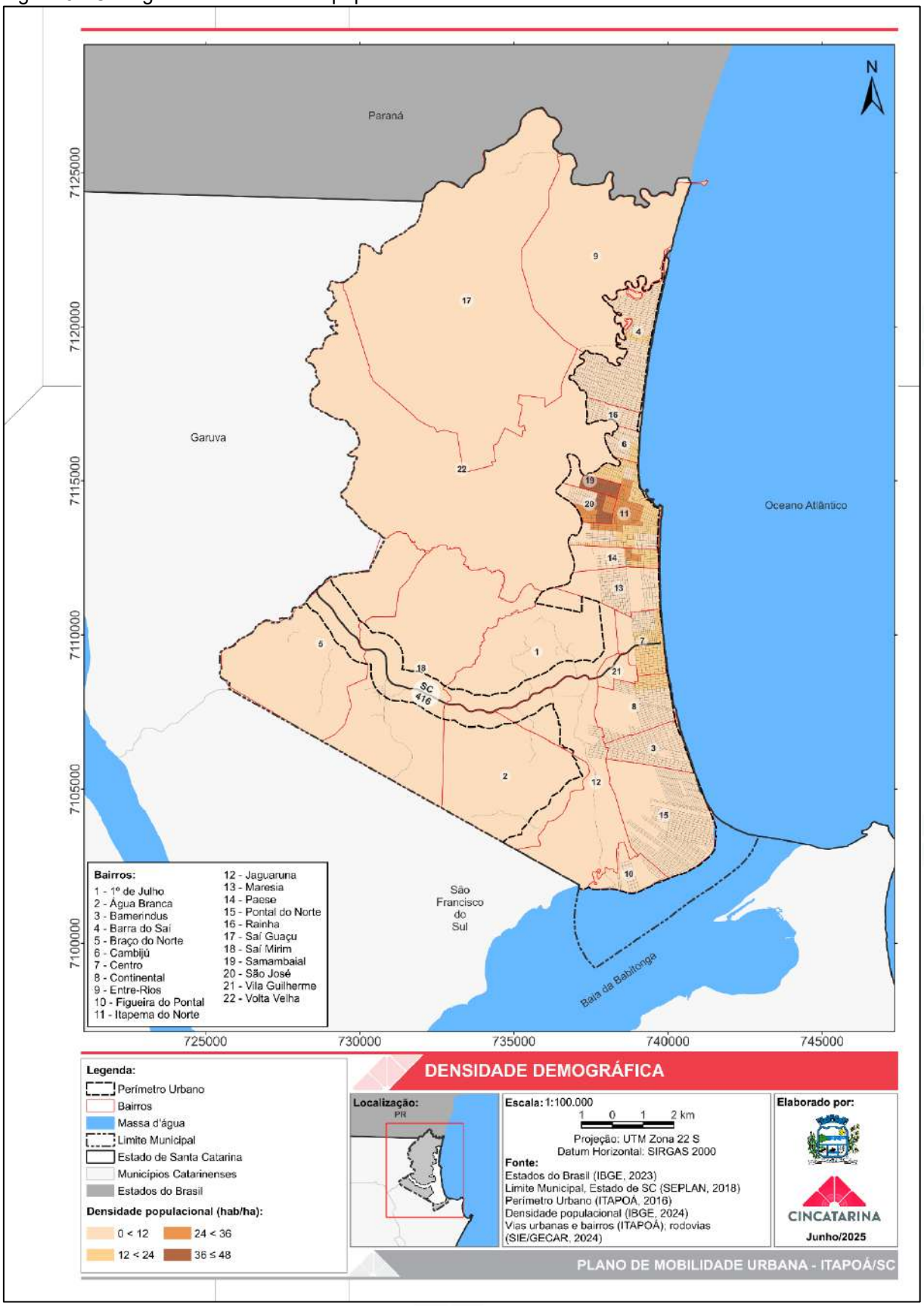
Urbana	420845005000070	524	34,60479737	15,14
Urbana	420845005000071	762	15,72431552	48,46
Urbana	420845005000072	605	19,33552168	31,29
Urbana	420845005000073	501	44,46472502	11,27
Urbana	420845005000074	621	31,42164526	19,76
Urbana	420845005000075	813	29,75712086	27,32
Urbana	420845005000076	819	20,31812414	40,31
Urbana	420845005000077	328	33,31263363	9,85
Urbana	420845005000078	447	64,12665875	6,97
Urbana	420845005000079	553	32,49147292	17,02
Urbana	420845005000080	403	33,14017832	12,16
Urbana	420845005000081	377	22,77541718	16,55
Urbana	420845005000082	459	24,22995329	18,94
Urbana	420845005000083	533	11,32936063	47,05
Urbana	420845005000084	490	12,78359696	38,33
Urbana	420845005000085	254	54,77158669	4,64
Urbana	420845005000086	430	57,88397638	7,43
Urbana	420845005000087	265	41,02740209	6,46
Urbana	420845005000088	214	19,34882098	11,06
Urbana	420845005000089	390	104,0312989	3,75
Urbana	420845005000090	336	32,08605327	10,47
Urbana	420845005000091	233	90,08187769	2,59
Urbana	420845005000092	193	28,64804886	6,74
Urbana	420845005000093	274	46,501136	5,89
Urbana	420845005000094	150	23,09805336	6,49
Urbana	420845005000095	554	22,87363701	24,22
Urbana	420845005000096	290	14,73197531	19,69
Urbana	420845005000097	191	13,69820183	13,94
Urbana	420845005000098	133	11,4838012	11,58
Urbana	420845005000100	880	23,05838302	38,16
Urbana	420845005000101	295	11,63970946	25,34
Urbana	420845005000102	307	11,62897697	26,4
Urbana	420845005000103	525	18,74023211	28,01
Urbana	420845005000104	461	14,50923705	31,77
Urbana	420845005000105	306	32,51920081	9,41
Urbana	420845005000106	339	22,85147041	14,83
Urbana	420845005000107	315	17,37246305	18,13
Urbana	420845005000108	245	13,41560172	18,26
Urbana	420845005000109	329	20,75832198	15,85
Urbana	420845005000110	419	15,32167111	27,35
Urbana	420845005000112	567	39,04436724	14,52
Urbana	420845005000113	389	38,63295513	10,07
	420845005000114	0	142,6119474	0
Urbana	420845005000115	441	40,50367777	10,89
Urbana	420845005000116	670	135,0203358	4,96
	420845005000117	0	750,6564346	0
Urbana	420845005000118	589	55,29936189	10,65
Urbana	420845005000119	300	44,19497216	6,79
Rural	420845005000032	44	10883,21567	0
Rural	420845005000035	409	5882,702018	0,07
Rural	420845005000052	201	131,517738	1,53
Rural	420845005000061	68	41,4962209	1,64

Rural	420845005000099	0	38,82722187	0
Rural	420845005000111	314	3637,511271	0,09

Fonte: IBGE, 2022, adaptado pelo autor (2025).

Para demonstrar a distribuição da densidade populacional no perímetro urbano, os valores presentes na tabela acima, foram representados cartograficamente na Figura 5. Observa-se, por meio do cartograma, que as maiores concentrações demográficas estão localizadas nos bairros Samambaial, São José e Itapema Norte.

Figura 5 - Cartograma de densidade populacional



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Segundo Paranhos (2019), o valor mínimo recomendado para garantir a sustentabilidade da infraestrutura existente deve considerar, aproximadamente, “uma habitação por lote, com três pessoas por habitação, considerando 25 lotes a cada 10.000 m², ou seja, 75 hab/ha.” E, para que a oferta de infraestrutura não se torne onerosa ao município, considera-se como ideal a densidade de 300 hab/ha, o equivalente a habitações de quatro pavimentos por lote, considerando também 25 lotes a cada 10.000 m².

Ademais, de acordo com Vaggione *et al*, (2014), a densidade populacional está diretamente relacionada com o meio de deslocamento utilizado na região. Segundo os autores, em bairros com mais de 200 hab/ha, o modal privilegiado tende a ser o transporte ativo (caminhada e bicicleta). A partir de 90 hab/ha, torna-se viável a implantação de um sistema de média capacidade, como um ônibus de trânsito rápido, conhecido pela sigla em inglês BRT, considerando o porte do município. Em áreas com densidade superior a 30 hab/ha, o serviço de transporte público realizado por meio de ônibus é considerado viável. Por outro lado, nos bairros com densidade inferior a 20 hab/ha, predominam padrões de ocupação que dependem do transporte individual motorizado (automóvel).

No município de Itapoá, nenhuma das áreas atinge a densidade demográfica mínima indicada por Paranhos, cenário que gera custos elevados para a manutenção da infraestrutura urbana por parte da administração municipal. Em contrapartida, há localidades que alcançam a densidade populacional mínima apontada por Vaggione *et al*, (2014 a exemplo dos setores localizados nos bairros Samambaial, São José, Itapema Norte e Paese.

Desta forma, observa-se que, embora a densidade atual de Itapoá ainda esteja abaixo dos valores ideias para garantir uma infraestrutura urbana autossuficiente, o município apresenta potencial para viabilizar modais coletivos de transporte, contribuindo para o desestímulo ao uso de veículos individuais motorizados.

2.6. EVOLUÇÃO URBANA

As cidades comportam-se como organismos vivos, passando por transformações constantes em sua estrutura, seja na malha viária, seja na ocupação e nos usos do solo. Dessa forma, o levantamento da evolução urbana possibilita a identificação dos cenários passados, fornecendo subsídios para a análise das

tendências futuras de expansão do município e sua relação com a oferta de infraestruturas para deslocamento de modais ativos, motorizados coletivos e individuais. Além disso, avalia a capacidade de conectividade das vias existentes, condições indispensáveis para o planejamento eficaz da mobilidade urbana.

A identificação da evolução urbana do município de Itapoá, representada na Figura 6, ocorreu por meio dos dados disponibilizados pela organização MapBiomas, que utiliza a base de informações do IBGE e mosaicos Landsat[3].

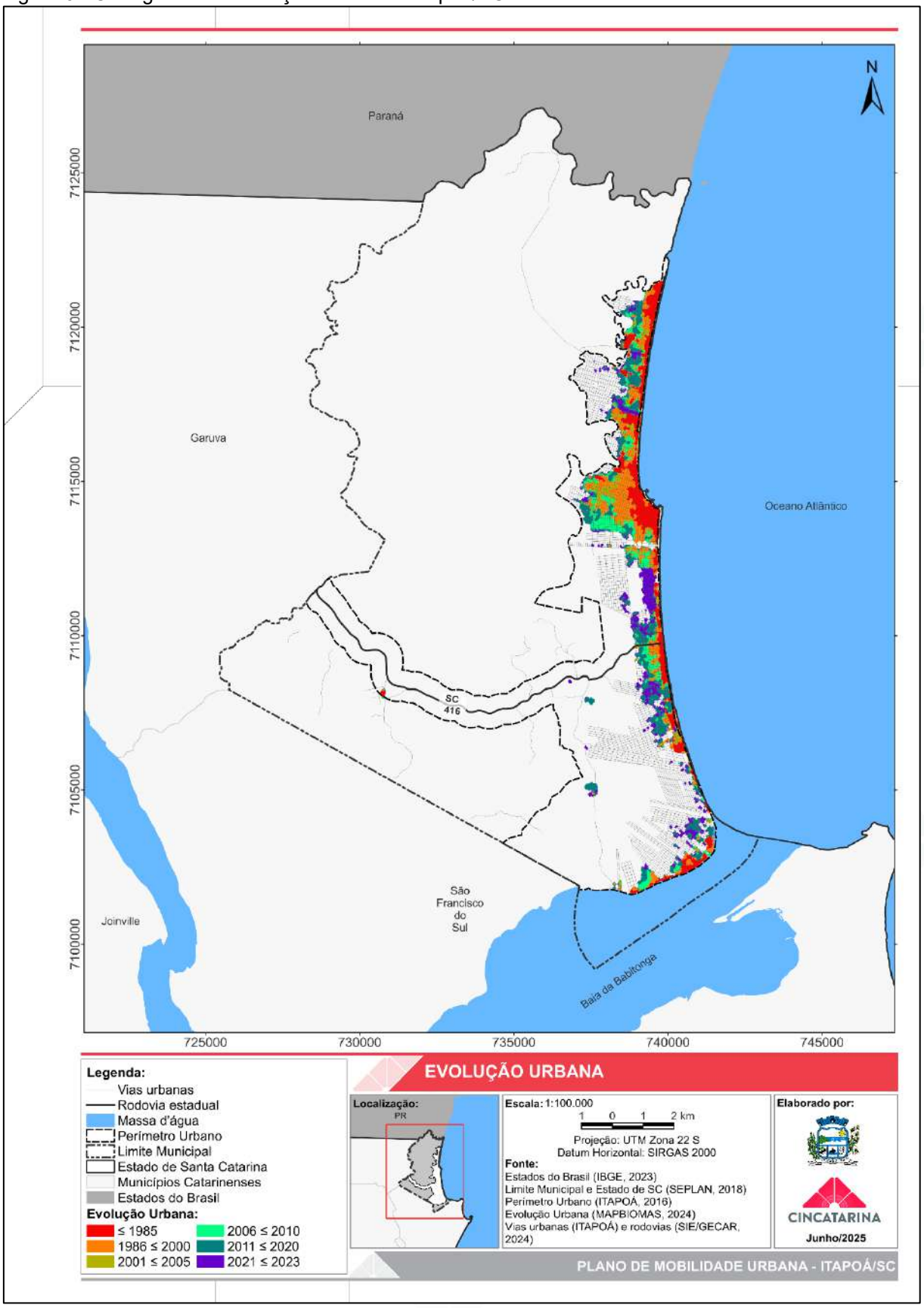
Ao analisar as manchas de urbanização do município, verifica-se que o crescimento urbano foi, inicialmente, condicionado pela orla marítima, concentrando-se até 1985 nas áreas próximas à costa. Entre 1986 e 2000, ocorreu uma expansão expressiva, com a ocupação acompanhando o traçado urbano já consolidado, porém avançando progressivamente em direção ao oeste do município.

Nos anos seguintes, essa tendência de expansão para o oeste se manteve, com um crescimento mais expressivo entre 2006 e 2010. Esse avanço foi especialmente notável nas áreas que hoje correspondem aos bairros Itapema Norte, Samambaial e São José, regiões que na atualidade concentram as maiores densidades populacionais do município. Outro ponto de expansão relevante foi o entorno da SC-416, no acesso ao Centro, que passou a ser ocupado de forma mais intensa após 2006.

Essa expansão urbana é condicionada e influenciada por fatores geográficos, como a orla marítima, que limita a região leste do perímetro urbano; a presença da Baía da Babitonga ao sul; e a fronteira com o estado do Paraná, que estabelece limites físicos ao crescimento do município.

[3] https://brasil.mapbiomas.org/mosaicos-landsat/

Figura 6 - Cartograma da evolução urbana de Itapoá/SC



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.7. CONDICIONANTES FÍSICO-NATURAIS

As condicionantes físico-naturais são analisadas com objetivo de compreender as características ambientais da área em estudo, que podem tanto restringir quanto favorecer o processo de urbanização. Essa análise permite elaborar um diagnóstico da situação atual do município, bem como identificar suas potencialidades e limitações para o desenvolvimento futuro.

Dessa forma, tais condicionantes permitem observar a combinação dos elementos ambientais que influenciam a formação das áreas ocupadas e das áreas livres do município, sejam eles naturalmente existentes ou resultantes da ação humana sobre o território.

A mobilidade urbana, por sua vez, constitui um dos principais vetores de produção e apropriação do espaço. Portanto, a análise das condicionantes físico-naturais torna-se essencial para relacioná-las aos elementos que compõem a mobilidade municipal, permitindo antecipar possíveis impactos e consequências ambientais decorrentes dessas interações.

2.7.1. Hidrografia

Muitas cidades possuem rios e canais que valorizam a paisagem urbana e, apesar de terem sofrido com a poluição ao longo do tempo, voltam a ser reconhecidos como alternativas sustentáveis de mobilidade. A mobilidade por vias fluviais é considerada sustentável quando possibilita que as pessoas realizem suas atividades e exerçam seus direitos básicos com o menor consumo de energia e o mínimo impacto ambiental, contribuindo para a preservação do meio ambiente.

O estudo da hidrografia é fundamental para identificar corpos d'água, áreas sujeitas a inundações e estruturas como pontes e passarelas, elementos que influenciam diretamente a ocupação do espaço e a mobilidade urbana. Além disso, a hidrografia pode impulsionar o desenvolvimento urbano e econômico de um município, pois fornece água para áreas residenciais e industriais e pode ainda ser utilizada para lazer, turismo e navegação.

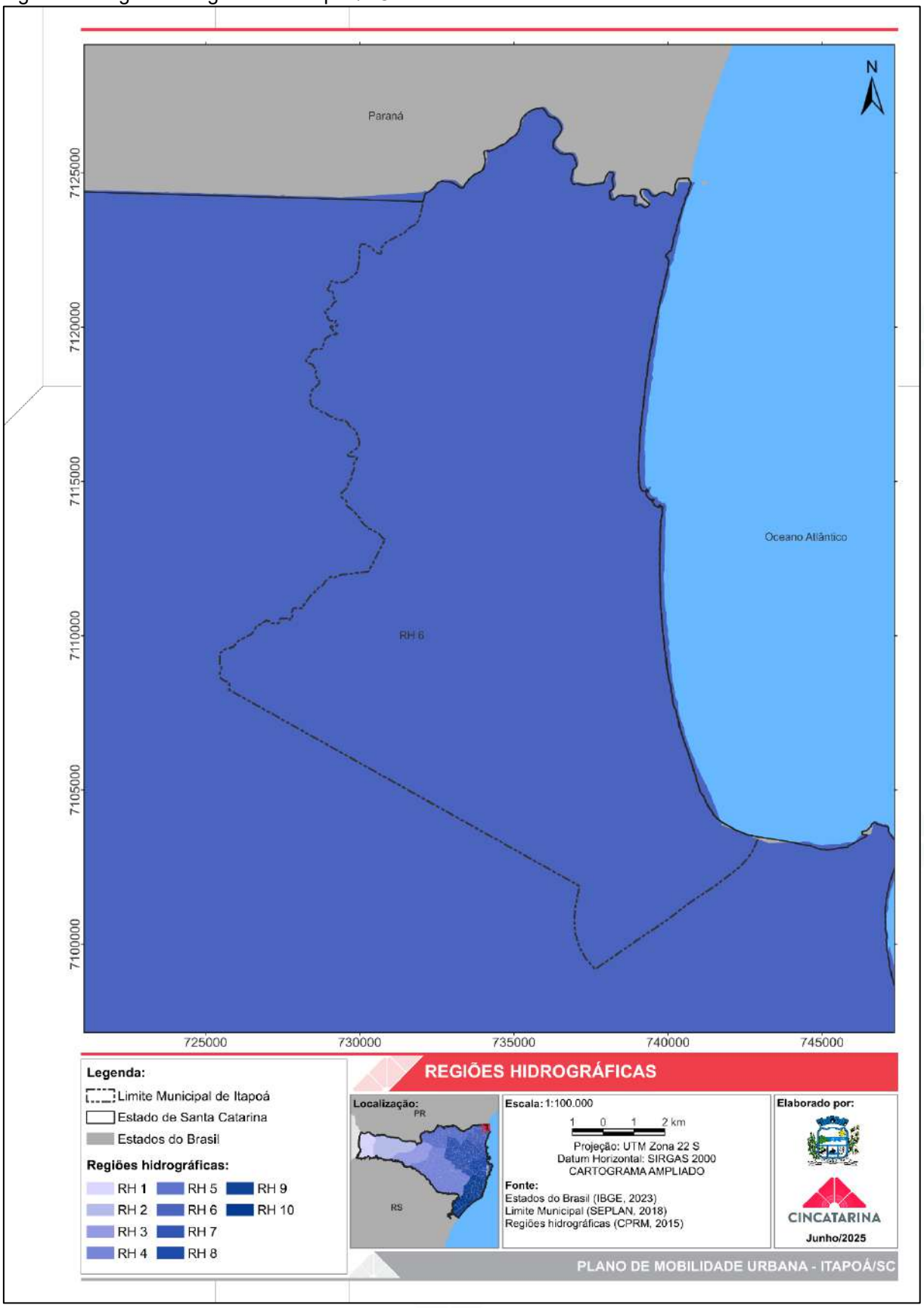
O município de Itapoá está inserido na Região Hidrográfica (RH) 6, conforme demonstrado na Figura 7. A Região Hidrográfica 6 – Baixada Norte – é considerada a menor região do estado de Santa Catarina, com uma extensão de 4.936 km². É

composta, principalmente pelas bacias do Rio Catubão e Rio Itapocu (Secretaria do Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável, [s.d]).

Os principais rios pertencentes a essa região hidrográfica têm suas nascentes localizadas na Serra do Mar, desaguando diretamente no oceano Atlântico. No município de Itapoá, destacam-se os rios Saí-Mirim, Bom Futuro, Braço Norte e Ribeirão Água Branca, além dos córregos das Palmeiras e Jaguaruna, conforme ilustrado na Figura 8 (ITAPOÁ, s.d.).

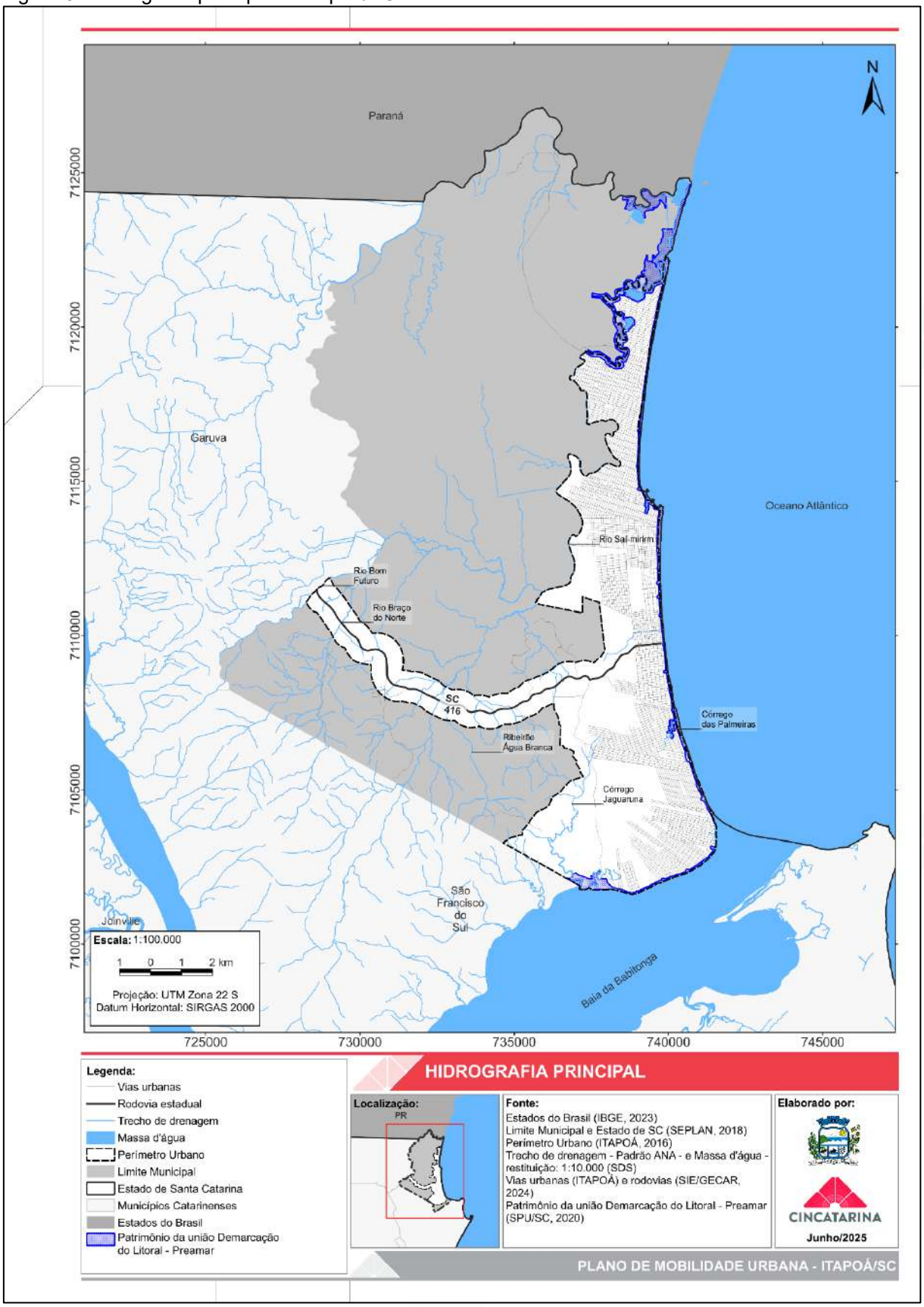
Essa faixa abrange a costa litorânea e os trechos de rios que sofrem interferência da maré, sendo considerada como área da União uma margem de 33 metros, contados a partir da Linha Preamar Média (LPM) de 1831 (Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, 2024).

Figura 7 - Região hidrográfica de Itapoá/SC



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 8 - Hidrografia principal de Itapoá/SC

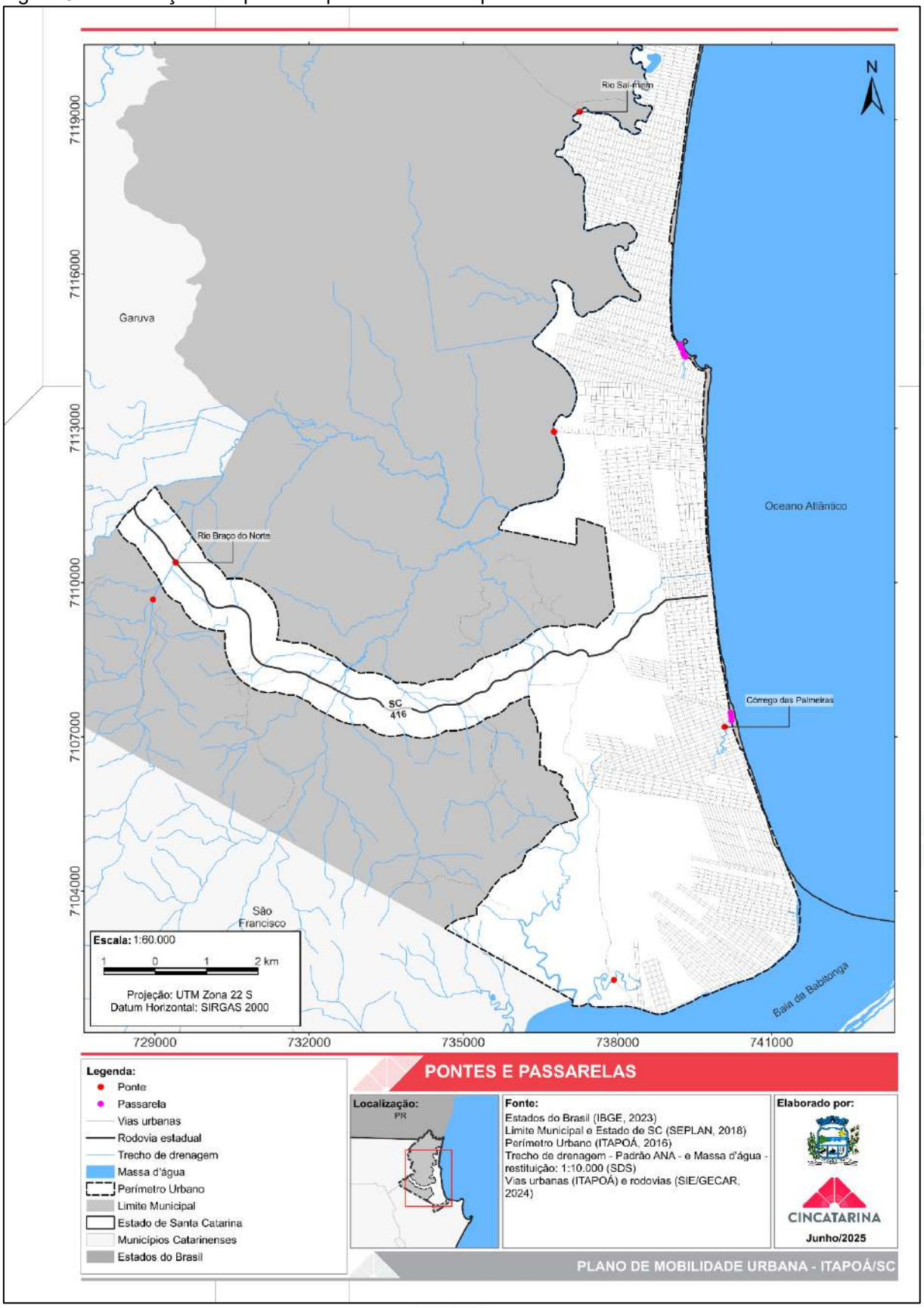


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

A presença de corpos d'água dentro do perímetro urbano de Itapoá exerce influência direta sobre a mobilidade urbana, especialmente no que se refere às conexões viárias. No município, essas conexões são viabilizadas por meio de pontes (Figura 9), que embora contribuam para a distribuição dos fluxos urbanos, também podem representar obstáculos à navegabilidade, principalmente para embarcações de médio e grande porte.

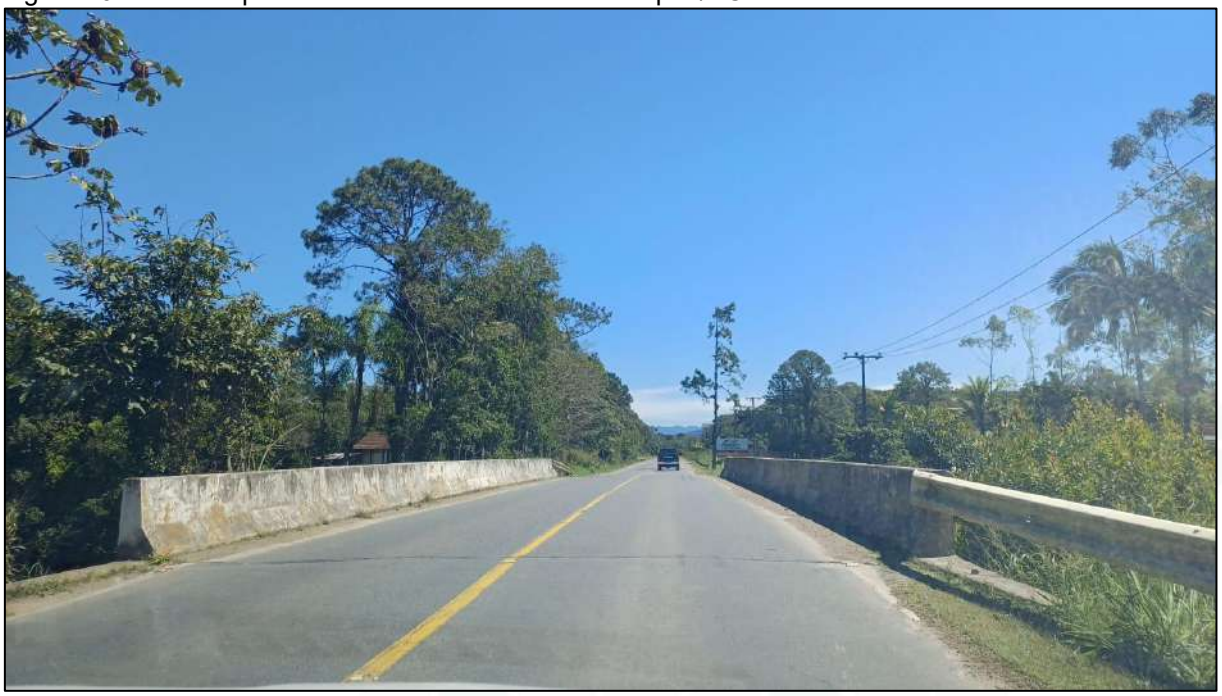
As pontes em Itapoá concentram-se predominantemente nas regiões oeste e central, conforme ilustrado na Figura 10. Cabe acrescentar que o município possui passarelas de conexão distribuídas ao longo da faixa litorânea, (Figura 11), que tem como principal função facilitar o acesso de pedestres à orla marítima.

Figura 9 - Localização das pontes e passarelas de Itapoá



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 10 - Vista da ponte sobre o Rio Saí-Mirim em Itapoá/SC



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

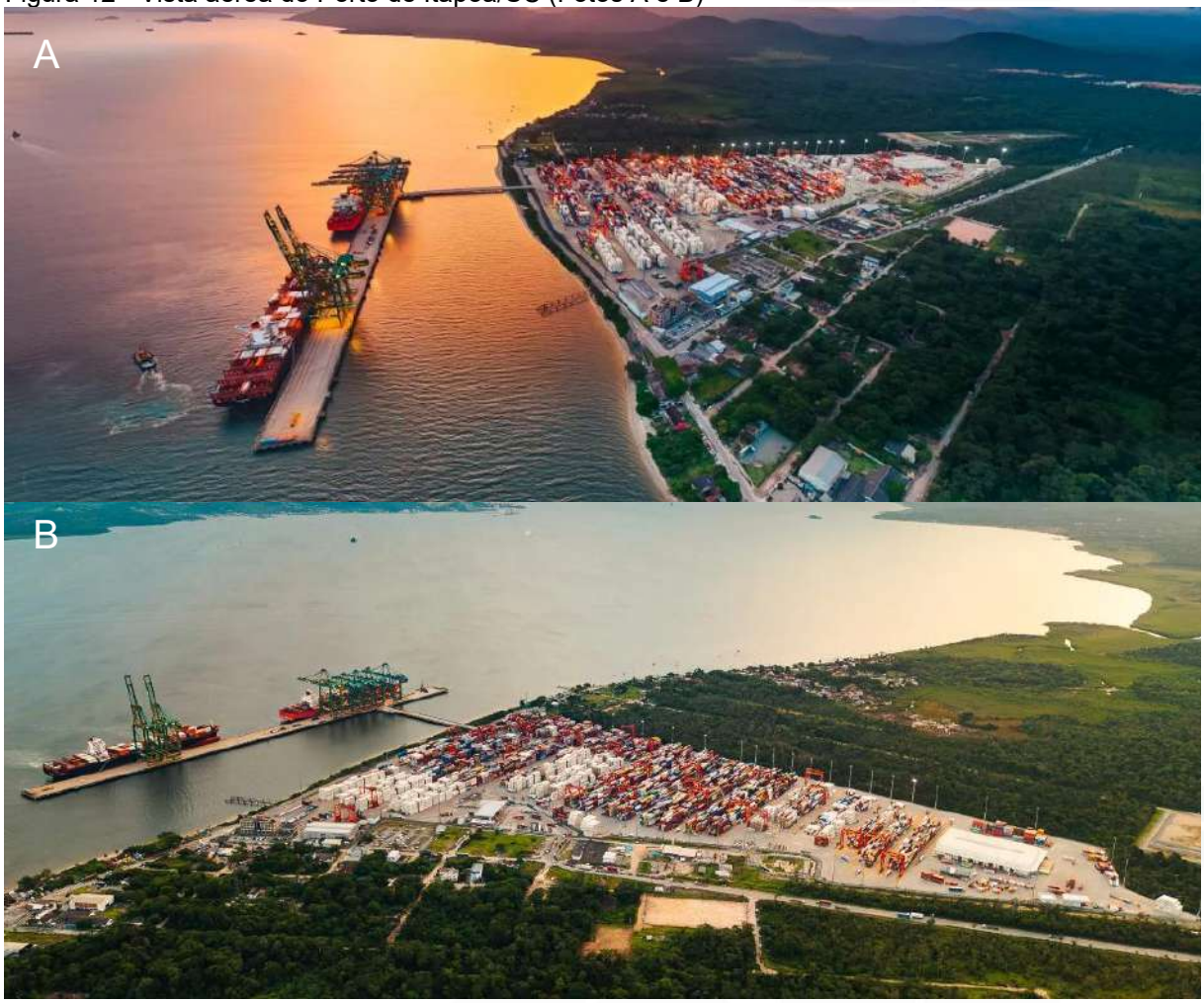
Figura 11 – Vista da passarela localizada na Avenida Dom Henrique II em Itapoá/SC

Fonte: Google Earth (2025).

Outro fator de significativa influência no território municipal, condicionado pelas características hidrográficas locais, é o Porto de Itapoá, situado sobre a Baía da Babitonga. Esta baía apresenta extensão e profundidade compatíveis com a atracação de embarcações de grande porte, além de águas calmas que favorecem as

manobras de entrada e saída no terminal portuário, conforme ilustrado na (Figura 12). Além disso, a região apresenta acesso rodoviário exclusivo, que conecta a BR-101 a SC-416, sem interferências no perímetro urbano municipal, facilitando a distribuição das mercadorias (PORTO DE ITAPOÁ, s.d.).

Figura 12 - Vista aérea do Porto de Itapoá/SC (Fotos A e B)



Fonte: Porto Itapoá (s.d.)

2.7.2. Declividade

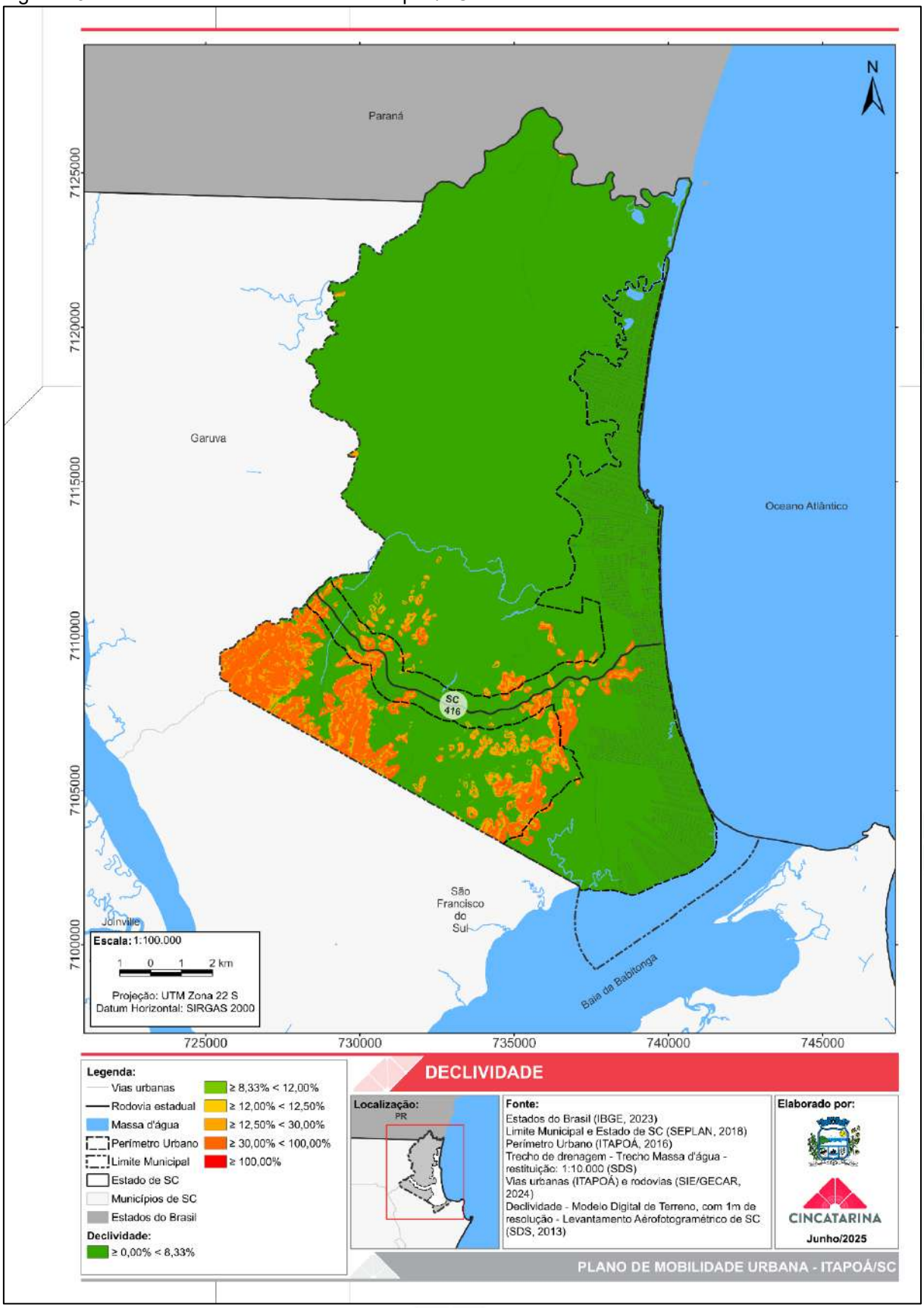
A análise da declividade permite a identificação de áreas mais adequadas para a implantação da infraestrutura de mobilidade urbana e possibilita a avaliação detalhada das inclinações das vias existentes, bem como a identificação das conexões viáveis que permitem a criação de rotas acessíveis para pedestres. Esse processo também subsidia o planejamento da malha cicloviária e a definição das rotas mais eficientes para o transporte público coletivo.

Para uma definição mais precisa relacionada a mobilidade urbana, a declividade do município de Itapoá foi dividida em:

1. ≥0 - <8,33% - limite acessível definido por meio da NBR 9050/2020;
2. ≥8,33% - <12% – limite para execução de novas vias urbanas, conforme Lei municipal n.º 682/2016;
3. ≥12% – <12,50% - acessibilidade máxima admissível em condições especiais (reformas), quando esgotadas as possibilidades de atender a inclinação citada na classe anterior, de acordo com a NBR 9050/2020;
4. ≥12,50% - <30% - sendo até 30% o limite máximo de área parcelável para fins urbanos, definido na Lei Municipal 682/2016 e na lei de parcelamento do solo estadual e federal;
5. ≥30% - <100% - limite de área com proibição de parcelamento por meio da lei de parcelamento urbano federal e estadual;
6. ≥100% - considerado Área de Preservação Permanente (APP), conforme a Lei Federal n.º 12.651, de 25 de maio de 2012.

Por intermédio do cartograma de declividade apresentado na Figura 13, demonstra a constituição geomorfológica do município de Itapoá. Observa-se que o perímetro urbano municipal apresenta baixas porcentagens de declividade. Esse fator é favorável à mobilidade urbana, pois possibilita a implementação de uma infraestrutura inclusiva e acessível e contribui para a viabilização dos modais ativos de deslocamento.

Figura 13 - Declividade limite territorial de Itapoá/SC



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com base nos cartogramas apresentados anteriormente, elaborou-se a Tabela 8, que apresenta a distribuição percentual das faixas de declividade no município de Itapoá. De acordo com a tabela, nota-se que o perímetro urbano é predominantemente composto por áreas com inclinação de até 8,33%, equivalendo a 93,88% da sua extensão.

A existência destas áreas dentro do perímetro urbano permite construir um cenário de mobilidade urbana acessível a todas as pessoas, principalmente àquelas que apresentam alguma restrição de mobilidade. Além disso, potencializam o deslocamento mediante modais de ativos, como a bicicleta e a caminhabilidade, o qual dependem de áreas com declividades menos acentuadas para serem viabilizadas como meio de transporte diário.

Outro ponto relevante, é o fato de apenas 3,63% do perímetro urbano possuir inclinações com valores iguais ou superiores a 30%, viabilizando processos de parcelamento do solo em grande parte do território urbano.

Tabela 8 - Tabela de declividade do perímetro urbano de Itapoá/SC

Inclinação	Limite Perímetro Urbano	
	Área (ha)	%
≥0 - <8,33%	6.358	93,88
≥8,33% - <12,00%	15	0,22
≥12,00% - <12,50%	1	0,02
≥12,50% - <30%	152	2,25
≥30% - <100%	246	3,63
≥100%	0	0,00
Total	6.772	100

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.7.3. Clima

Os estudos climatológicos são fundamentais para a compreensão das dinâmicas ambientais que influenciam diretamente o planejamento da mobilidade urbana. Além disso, os resultados obtidos podem subsidiar o planejamento ambiental e urbano, bem como a implementação de uma mobilidade ativa e sustentável. Isso envolve a proposição de soluções que considerem índices adequados de uso e ocupação do solo, o aproveitamento qualificado dos espaços públicos e a criação de áreas voltadas ao uso das pessoas. Também inclui a preservação e reconstituição de áreas verdes e demais recursos naturais, promovendo ambientes mais atrativos para a realização de atividades como caminhar e pedalar. Dessa forma, busca-se

aproveitar de forma estratégica as condições climáticas ao longo das diferentes estações do ano. O estado de Santa Catarina se enquadra nos climas do grupo C, denominado Mesotérmico, pois as temperaturas do mês mais frio estão abaixo de 18°C e acima de 3°C. É classificado como úmido (f), pois não possui estação seca definida. E, por conta do fator altitude, pode ser classificado em dois subtipos: (a) clima subtropical de verão quente, onde as temperaturas médias do verão são as mais elevadas; e (b) clima temperado de verão fresco, nas áreas mais elevadas do planalto (EPAGRI, 2007).

Conhecer o clima do município é essencial para compreender a distribuição dos instrumentos de mobilidade urbana e o uso do espaço público urbano, aliado a este elemento, entretanto, apesar do clima de uma região ter uma classificação especifica, existem fatores que contribuem para o aumento da temperatura nos centros urbanos. O clima do município de Itapoá está enquadrado na área correspondente ao clima subtropical, caracterizado por verões quentes.

Um fator que interfere diretamente na temperatura de uma cidade são as vias pavimentadas desprovidas de arborização, pois elas contribuem para a formação de ilhas de calor urbanas, devido a absorção e liberação de calor pelo asfalto. Segundo Pinheiro e Souza (2017), as árvores reduzem a velocidade dos ventos e amortecem os ruídos nocivos à saúde pública nos centros urbanos, gerado pelo deslocamento diário de pessoas em veículos motorizados.

Outro aspecto que interfere na temperatura e na qualidade do ar é a poluição atmosférica, que na cidade possui dois tipos de fontes, as fixas e as móveis. As fontes fixas de poluição são, em grande parte, representadas pelas indústrias, enquanto as fontes móveis correspondem à queima de combustíveis fósseis pelos veículos em circulação. Devido à grande quantidade desses veículos, as fontes móveis são as principais responsáveis pela poluição, contribuindo significativamente para o efeito estufa e, consequentemente, para o aumento da temperatura.

Além das características climáticas naturais, a forma como se estrutura a mobilidade urbana exerce influência direta sobre a qualidade ambiental e o conforto climático nos espaços urbanos. A predominância do transporte motorizado individual, especialmente movido a combustíveis fósseis, contribui significativamente para a emissão de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa, intensificando processos associados às mudanças climáticas e à degradação da qualidade do ar.

Em municípios de clima subtropical, como Itapoá, caracterizados por verões quentes e elevados índices de umidade, a concentração de poluentes tende a agravar o desconforto térmico e impactar negativamente a saúde da população, aumentando a incidência de doenças respiratórias e cardiovasculares. Conforme destacado na literatura sobre mobilidade urbana no contexto brasileiro, a redução das emissões veiculares constitui um dos principais desafios contemporâneos para a promoção de cidades mais saudáveis, resilientes e ambientalmente equilibradas (VASCONCELLOS, 2014).

Nesse sentido, a adoção de estratégias de mobilidade sustentável, como o incentivo ao transporte coletivo eficiente, à mobilidade ativa (caminhada e bicicleta) e à incorporação de tecnologias de menor impacto ambiental, a exemplo dos veículos elétricos, mostra-se fundamental. O uso de veículos elétricos contribui para a redução da emissão de poluentes locais e ruídos urbanos, favorecendo a melhoria da qualidade do ar e do ambiente sonoro, aspectos diretamente relacionados ao conforto ambiental e à saúde pública.

Adicionalmente, políticas voltadas à eficiência energética no sistema de transportes, aliadas ao planejamento urbano integrado, possibilitam a diminuição do consumo energético, a mitigação das ilhas de calor e o melhor aproveitamento das condições climáticas locais. A qualificação dos espaços públicos, com a ampliação de áreas verdes, sombreamento, ventilação natural e infraestrutura adequada para deslocamentos não motorizados, contribui para tornar o clima um fator favorável à mobilidade urbana cotidiana, estimulando hábitos mais saudáveis e sustentáveis.

Dessa forma, compreender o clima não apenas como um elemento natural, mas como um componente diretamente influenciado pelas escolhas de planejamento urbano e de mobilidade, é essencial para a construção de um município mais resiliente frente às mudanças climáticas, promovendo qualidade de vida, saúde da população e uso racional dos recursos energéticos.

2.7.4. Restrições Ambientais

Considerando as condicionantes físico-naturais descritas neste tópico (hidrografia, clima e declividade) foi elaborada uma sobreposição das restrições ambientais relevantes para o planejamento da mobilidade urbana no município de

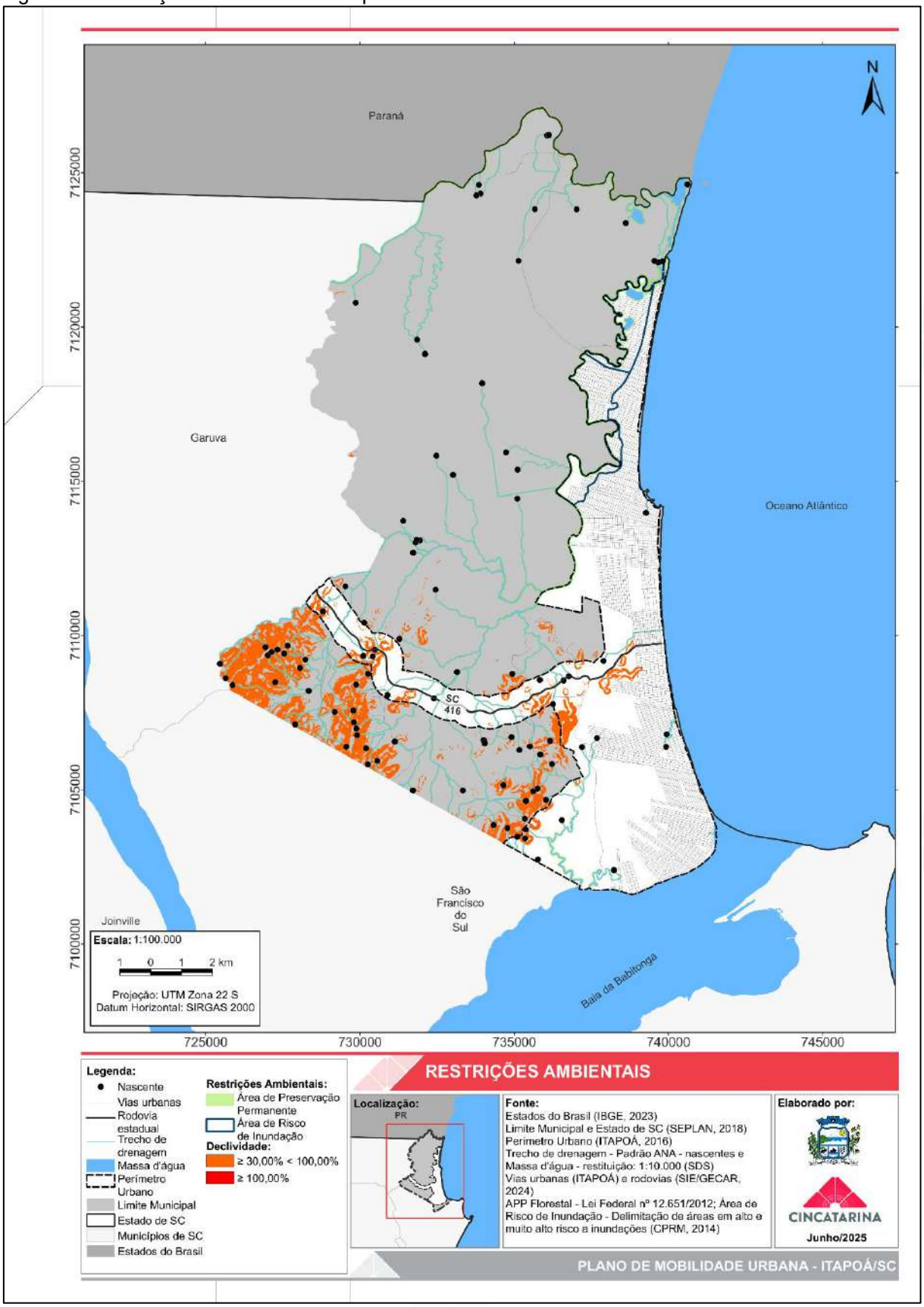
Itapoá. Essa sobreposição, ilustrada na Figura 14, visa subsidiar a definição de propostas futuras.

A partir desses dados, é possível identificar locais com declividade igual ou superior a 30%, o que, conforme a legislação municipal, estadual e federal, inviabiliza o parcelamento do solo urbano. Além disso, esses dados permitem compreender as motivações dos vazios urbanos e a desconectividade viária entre bairros e localidades. Também foram mapeados pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) os locais que apresentam risco de desastre, sendo o principal risco em Itapoá a inundação nas proximidades do Rio Saí-Mirim, na parte oeste do perímetro urbano municipal.

Compõem-se também na classificação das restrições ambientais as áreas de preservação permanente, definidas de acordo com as definições estabelecidas no Código Florestal. Essas áreas incluem as nascentes e os cursos d'água, respeitando sua largura definida pela legislação. Essas áreas incluem as nascentes e os cursos d'água, respeitando sua largura definida pela legislação.

Essas condicionantes, combinadas com a elaboração do plano de mobilidade urbana, fornecem uma maior assertividade na criação de metas e ações posteriores, as quais serão exequíveis dentro das características físicas-naturais do município.

Figura 14 - Restrições Ambientais de Itapoá



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.8. LEGISLAÇÃO DO PLANO DIRETOR

De acordo com o Ministério das Cidades, o plano diretor é um instrumento essencial para a efetivação do Estatuto da Cidade, reunindo instrumentos necessários para o desenvolvimento e expansão das cidades. O plano de mobilidade urbana é um dos planos setoriais complementares do plano diretor, atendendo a uma de suas diretrizes estratégicas. Essa diretriz prioriza os modos não motorizados em relação aos motorizados, dá ênfase ao transporte coletivo em detrimento do individual e busca promover a fluidez do tráfego com segurança.

É de suma importância que ambos os planos estejam relacionados e integrados, visto que diretrizes de parcelamento do uso e ocupação do solo, afetam diretamente o funcionamento da cidade e os meios de transporte escolhidos para a circulação de pessoas e bens no espaço público urbano.

2.8.1. Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal

A Lei Complementar Municipal n.º 48 de 28 de setembro de 2016, que institui o plano diretor do município de Itapoá, traz normas referentes aos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade e informações relevantes ao desenvolvimento territorial e urbanístico.

Em seus artigos 2º, 3º e 5º é especificado que o plano diretor definirá a hierarquização viária e questões relacionadas a mobilidade urbana, tendo como princípio proporcionar o acesso a cidade e a sua infraestrutura, incluindo o transporte. O cumprimento dessas especificações, será regulamentado pela Lei de Sistema Viário e Mobilidade Municipal, tópico esse que foi abordado no item 1.4 deste documento (ITAPOÁ, 2016a).

Embora o município possua uma lei específica sobre mobilidade urbana - a Lei nº 680 de outubro de 2016 - o conceito de mobilidade está definido no artigo 29 da Lei Complementar nº 48/2016. Esse artigo esclarece que o termo compreende as políticas de transporte e de circulação, com o objetivo de garantir o acesso democrático ao espaço urbano para todas as pessoas. Os objetivos deste sistema são tratados no artigo 30 dessa mesma lei:

Art. 30 São objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana:

> I - planejar e executar de forma integrada as questões de transporte, trânsito e uso do solo;
> II - priorizar a circulação dos pedestres em relação aos veículos motorizados e dos veículos coletivos em relação aos particulares;
> III - regulamentar todos os serviços de transporte do município;
> IV - revitalizar, recuperar e construir passeios de áreas institucionais do poder executivo, viabilizando e otimizando a circulação de pedestres;
> V - permitir integração do transporte com outros municípios;
> VI - implementar políticas de segurança do trânsito municipal; e
> VII - mitigar o conflito entre a circulação de veículos, ciclistas e de pedestres (ITAPOÁ, 2016a).

O sistema de mobilidade urbana atua de forma integrada com o sistema viário e o de transporte. A Lei Complementar nº 48/2016 passa a tratar do sistema viário a partir do artigo 26, que estabelece: "O Sistema Viário é constituído pela infraestrutura física das vias municipais e logradouros que compõem a malha por onde circulam os veículos, pessoas e animais"; e em seu artigo 27 apresenta os objetivos do sistema viário municipal:

> **Art. 27** São objetivos do sistema viário municipal:
> I - planejar, executar e manter o sistema viário segundo critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente, obedecidas as diretrizes de uso e ocupação do solo e do transporte de passageiros e cargas;
> II - promover a continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes rodoviárias e de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário oficial, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;
> III - promover tratamento urbanístico adequado nas vias, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da Cidade;
> IV - hierarquizar o sistema viário, de forma a propiciar o melhor deslocamento de veículos e pedestres, atendendo as necessidades da população, do sistema de transporte coletivo, individual e de bens;
> V - planejar, ordenar e operar a rede viária municipal, priorizando o transporte público de passageiros;
> VI - aperfeiçoar e ampliar o sistema de circulação de pedestres e de pessoas portadoras de deficiência, propiciando conforto, segurança e facilidade nos deslocamentos; e
> VII - garantir o acesso às propriedades e comunidades rurais (ITAPOÁ, 2016a).

A previsão de continuidade do sistema viário existente atua como medida preventiva para o município, minimizando a ocorrência de novos parcelamentos do solo sem integração viária, que podem resultar em conflitos urbanos. Deste mesmo modo, a categorização das vias conforme hierarquização permite o entendimento da função de cada via na cidade e serve de base para futuras manutenções e requalificações urbanas.

Os objetivos estabelecidos pela Lei municipal n.º 48/2016 serão implementados por meio das estratégias previstas no artigo 28 da própria lei, as quais tratam da manutenção da infraestrutura urbana, da análise para a implementação de vias marginais ao longo da rodovia SC-416, da elaboração de planos prioritários para obras públicas, bem como da revisão dos planos existentes relacionados a essa temática (ITAPOÁ, 2016a). No mais, o artigo aponta como estratégias o estímulo à criação de cooperativas para a aquisição de áreas destinadas ao estacionamento de caminhões e a exigência de que terminais portuários e empresas de logística informem à Defesa Civil sobre as cargas transportadas, além de promoverem a capacitação dos órgãos e agentes envolvidos para atuação em casos de acidentes ou vazamentos (ITAPOÁ, 2016a).

O sistema de transportes é abordado entre os artigos 32 e 34, que estabelecem as responsabilidades relativas aos serviços de transporte de passageiros e cargas, bem como à implantação e manutenção dos abrigos nos pontos de embarque e desembarque de passageiros (ITAPOÁ, 2016a). A diretrizes para atendimento a este sistema encontram-se no artigo 33:

> **Art. 33** [...]
> I - estabelecimento de critérios de planejamento e operação de forma integrada aos sistemas estadual e interestadual, atendendo aos interesses e necessidades da população e características locais;
> II - estruturação de medidas reguladoras para o transporte de carga;
> III - definição das principais rotas, os padrões de veículos e os pontos de carga e descarga a serem utilizados no abastecimento e na distribuição de bens dentro do Município;
> IV - estabelecimento de horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nos principais eixos ou áreas da Cidade;
> V - promoção da atratividade do uso do transporte coletivo de passageiros por intermédio de deslocamentos rápidos, seguros, confortáveis e custos compatíveis;
> VI - estabelecimento de políticas tarifárias que preservem o equilíbrio econômico e social do sistema de transporte;
> VII - busca da excelência de padrões de qualidade que proporcionem aos usuários do sistema de transporte crescente grau de satisfação com o serviço;
> VIII - adequação da oferta de transportes à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo e da circulação viária; e
> IX - possibilidade da participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento, concessão de serviço público, autorização ou obra (ITAPOÁ, 2016a).

Levando em consideração a importância do tema para o desenvolvimento municipal, a Lei municipal n.º 48/2016, apresenta em seu artigo 34, ações vinculadas ao sistema de transporte e mobilidade, são elas:

> I - Elaborar projeto e executar padronização dos passeios para pedestres;
> II - Implantar mecanismos de adequação da acessibilidade para portadores de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida na área urbana;
> III - Elaborar e implantar Plano de Mobilidade Urbana Sustentável;
> IV - Elaborar e implantar projeto cicloviário;
> V - Realizar manutenção periódica de ciclovias e ciclofaixas;
> VI - Aperfeiçoar o sistema de transporte público coletivo;
> VII - Elaborar projeto e implantar terminal rodoviário; e
> VIII - Melhorar o transporte escolar (ITAPOÁ, 2016a).

Dentre as ações determinadas, destaca-se a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, que orientará o município quanto às necessidades existentes nesse setor. Outro ponto a ser enfatizado é a previsão de criação de projetos-padrão para garantir a acessibilidade nos espaços públicos. Nesse aspecto, é importante ressaltar que o termo mais adequado é “calçada”, uma vez que o “passeio” representa apenas uma parte dela.

O último sistema relacionado a mobilidade urbana na lei do Plano Diretor é o aeroviário, que aborda sobre aeródromos que poderão vir a ser implantados no município. Esse sistema deverá atender as exigências da Portaria n.º 1.141/GM5, de 08/12/1987 do Ministério da Aeronáutica, bem como as suas alterações (ITAPOÁ, 2016a).

Apesar de atualmente, Itapoá não possui aeródromo, a previsão em lei para implantação deste modal de transporte é tida como positiva à mobilidade urbana, pois demostra o interesse da municipalidade em expandir as suas conexões intermunicipais. Isso proporciona aos cidadãos maiores possibilidades de escolha em relação aos modais de transporte.

2.8.2. Uso e Ocupação do Solo

O levantamento do uso e ocupação do território é importante para definir as formas de ocupação inseridas no espaço urbano e busca entender a relação deste aspecto com o funcionamento atual da mobilidade urbana no município.

A criação de uma política pública de uso e ocupação do solo, com diretrizes inovadoras, visando a relação da mobilidade com a ocupação da cidade e a

racionalização do crescimento urbano, aliada a métodos de deslocamento, pode atender às necessidades da mobilidade e de seus meios, proporcionando o crescimento ordenado das cidades e a circulação das pessoas com maior conectividade, facilidade e acessibilidade.

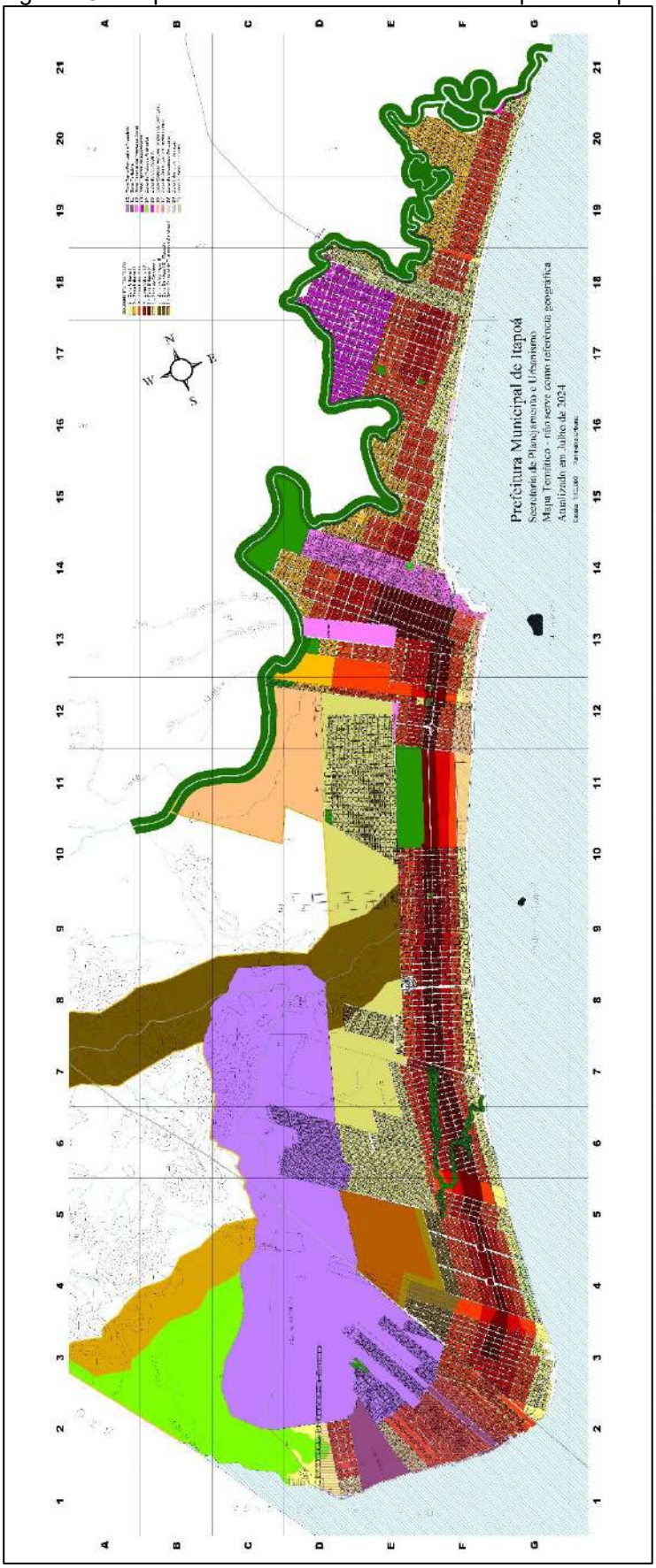
Em Itapoá, a legislação que ordena esta ocupação é a Lei municipal nº 676, de 29 de setembro de 2016, a qual divide o município em área urbana e rural, contendo onze macrozonas, sendo elas:

> I - Macrozona de Atividade Agrossilvipastoril - MAA;
> II - Macrozona de Uso Controlado - MUC;
> III - Macrozona de Conservação Hídrica - MCH;
> IV - Macrozona de Conservação Ambiental - MCA;
> V - Macrozona de Preservação Ambiental - MPA;
> VI - Macrozona de Expansão Portuária - MEP;
> VII - Macrozona Urbana Portuária e Retroportuária - MUPR;
> VIII - Macrozona Urbana de Serviços - MUS;
> IX - Macrozona Urbana de Amortecimento - MUA;
> X - Macrozona Urbana Residencial - MUR; e
> XI - Macrozona Urbana de Proteção Ambiental – MUPA (ITAPOÁ, 2016c).

Essas macrozonas ramificam-se em zoneamentos, conforme expresso na Figura 15, e apresentam características específicas de uso e ocupação do solo, sendo elas:

> I - Zona Urbana I - ZU-I;
> II - Zona Urbana II - ZU-II;
> III - Zona Urbana III - ZU-III;
> IV - Zona Urbana IV - ZU-IV;
> V - Zona Urbana V - ZU-V;
> VI - Zona de Uso Restrito – ZUR
> VII - Zona de Serviços I - ZS-I;
> VIII - Zona de Serviços II - ZS-II;
> IX - Zona de Serviços III - Rodovia - ZS-III;
> X - Setor Especial de Turismo e Serviços I - SETS;
> XI - Setor Especial Aeroviário - SEA/Zona de Serviços I - ZS-I;
> XII - Zona Retroportuária e Industrial - ZRPI;
> XIII - Zona Portuária - ZP;
> XIV - Zona de Expansão Portuária - ZEP;
> XV - Zona Especial de Interesse Social - ZEIS;
> XVI - Zona Especial de Pescadores I - ZEP-I;
> XVII - Zona de Proteção Ambiental - ZPA;
> XVIII - Zona de Vocação Turística. - ZVT;
> XIX - Zona de Vocação Turismo-Náutico - ZVTN; e
> XX - Zona de Vocação Animação e Entretenimento – ZVAE (ITAPOÁ, 2016c).

Figura 15 - Mapa temático do zoneamento municipal de Itapoá.



Fonte: Prefeitura de Itapoá (2024).

2.8.2.1. Atividades Comerciais, Industriais e de Logística

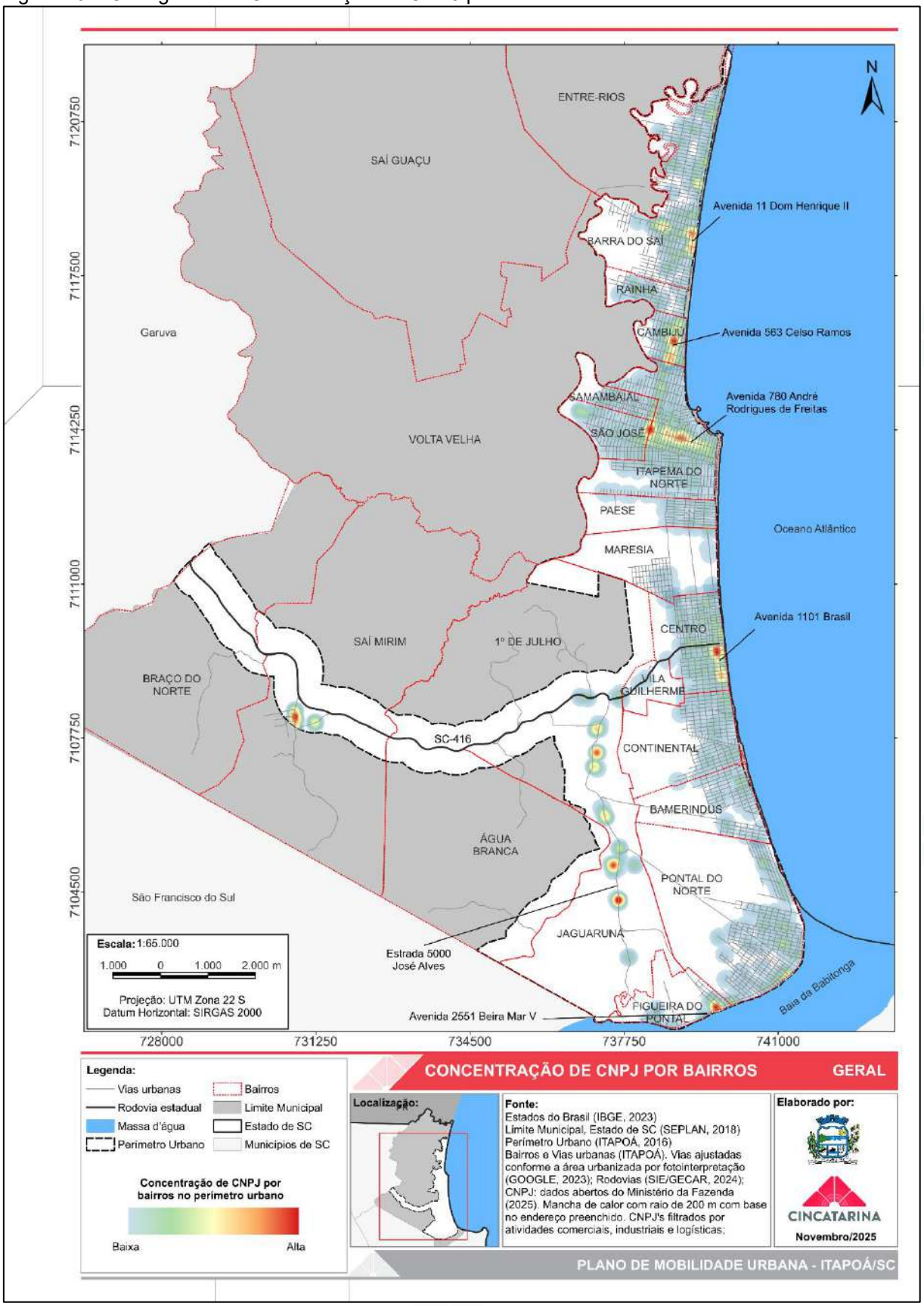
Para compreender melhor a relação entre a ocupação do solo e a mobilidade urbana em Itapoá, tornou-se necessário realizar um levantamento das atividades econômicas que influenciam diretamente a geração de viagens de origem e destino. Esse levantamento foi baseado no banco de dados gerenciado pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), que armazena informações cadastrais de pessoas jurídicas e outras entidades de interesse das administrações tributárias da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Essas informações são disponibilizadas mensalmente, sendo adotado para a análise o mês de outubro como referência.

Os dados do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) foram convertidos em coordenadas, considerando o logradouro fornecido durante o cadastro. Entretanto, é necessário enfatizar que devido a erros cadastrais, nem todos os endereços puderam ser tabulados.

Em posse dos endereços validos, eles foram filtrados com base nas seções C (indústrias de transformação) G (comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas) e H (transporte armazenagem e correio) da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). A escolha desses grupos justificou-se ao pelo elevado número de viagens de origem e destino geradas por essas atividades.

Após a obtenção e tabulação dos dados, foram geradas manchas de calor com raio de 200 (duzentos) metros, com o objetivo de espacializar os pontos e facilitar sua visualização. Essas manchas variam do azul ao vermelho, sendo o azul indicativo de locais com baixa incidência de CNPJ e o vermelho representando pontos com alta concentração de atividades comerciais, industriais e de logística. Os resultados da tabulação desses dados podem ser visualizados na Figura 16.

Figura 16 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

O cartograma apresentado na Figura 16 permite identificar os locais com maior concentração de atividades comerciais, industriais e de logística, distribuídas ao longo da Av. 11 Dom Henrique II, Av. 563 Celso Ramos, Av. 780 André Rodrigues de Freitas, Av. 1101 Brasil, Av. 2551 Beira Mar V e Estrada 5000 José Alves. A maior parte dessas vias é caracterizada pelo predomínio de usos comerciais, com exceção da Av. 2551 Beira Mar V e a Estrada 5000 José Alves, onde se destacam indústrias do setor logístico. Essa distinção decorre da presença do Porto de Itapoá, cuja operação demanda diversas empresas de suporte.

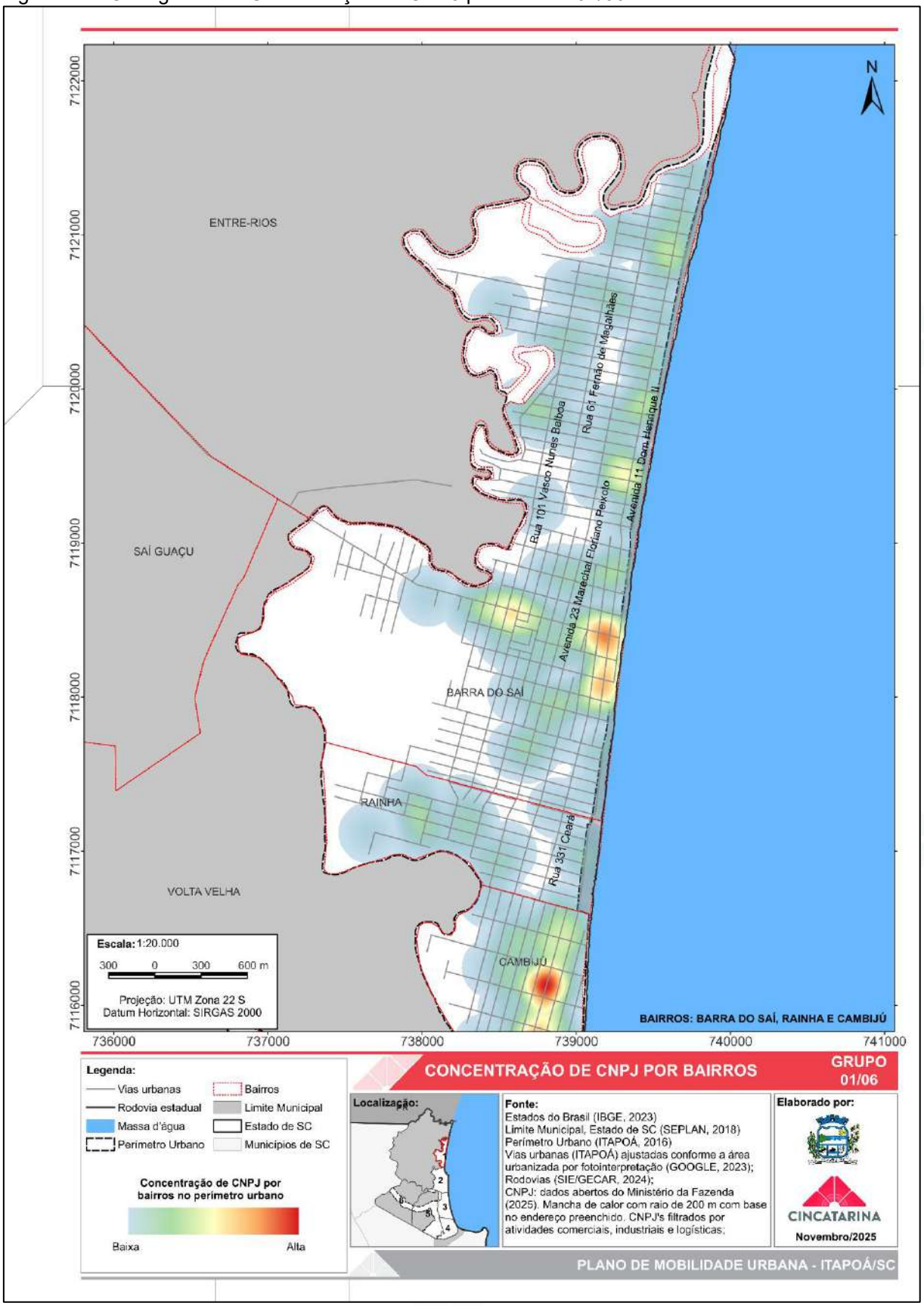
Para facilitar a compreensão da distribuição espacial das atividades econômicas, o cartograma de concentração de CNPJ por bairro foi subdividido em quadrantes, apresentados da Figura 17 a Figura 22.

A Figura 17 ilustra a distribuição de usos nos bairros Barra do Saí, Rainha e Cambijú. Dentro destes bairros tem-se a Zona Urbana I (ZUI), Zona Urbana II (ZUII), Zona Urbana III (ZUIII), Zona Urbana IV (ZUIV), Zona de Uso Restrito (ZUR) e Zona Espacial de Pescadores I (ZEPI). De modo geral esses zoneamentos destinam-se preferencialmente para uso residencial, permitindo a implantação de comércios vicinais para atendimento a região, podendo variar de porte conforme a localização.

Desta forma, observa-se que a distribuição das atividades econômicas é compatível com a maior parte do zoneamento estabelecido, onde as edificações comerciais estão adequadamente distribuídas e concentradas em pontos específicos, especialmente nos eixos de conexão entre bairros.

O único zoneamento da região com características mais restritivas é a ZEPI, formada por áreas ambientalmente sensíveis utilizadas como pontos de atracação para pescadores artesanais.

Figura 17 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 01/06



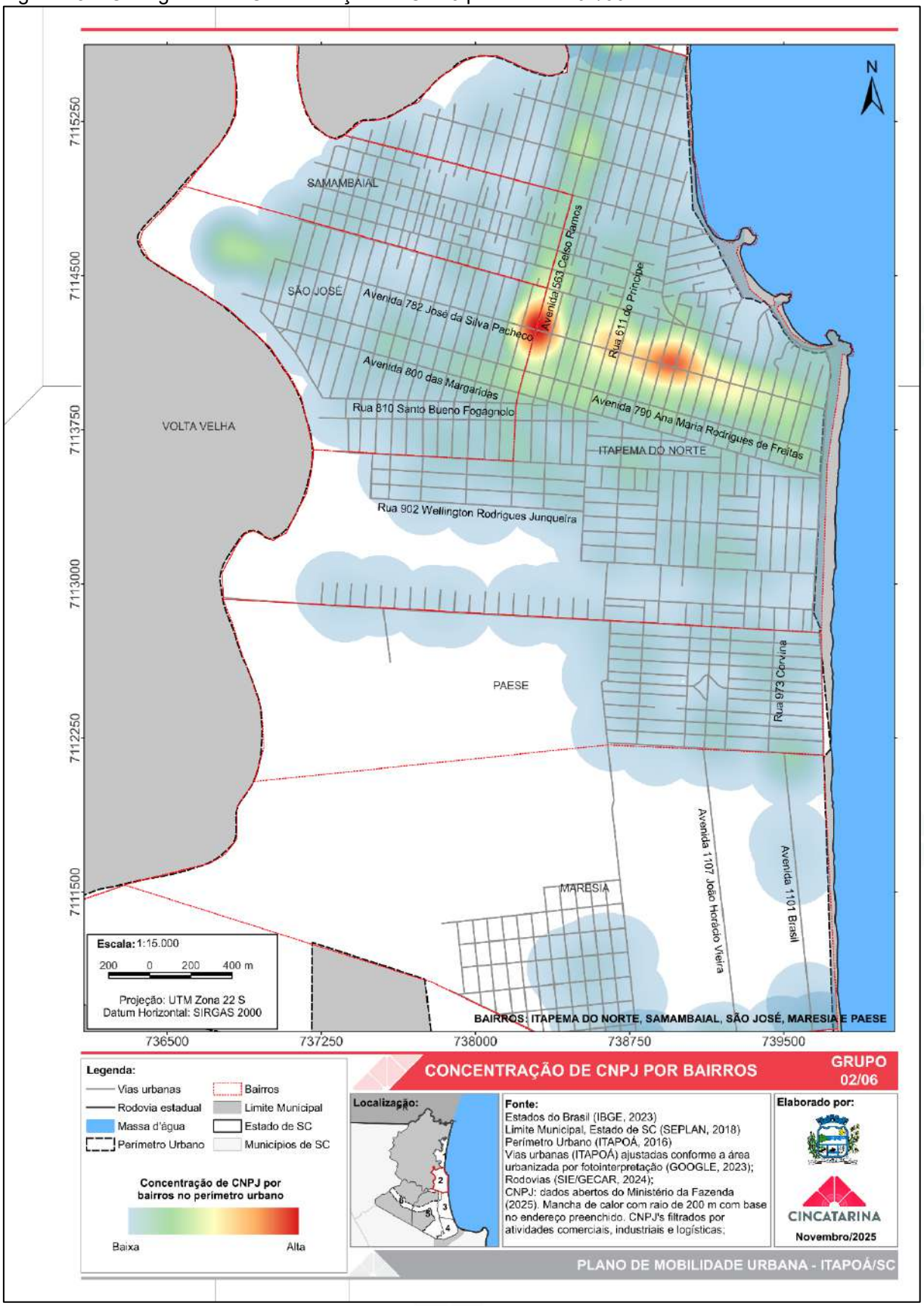
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Os bairros Itapema do Norte, Samambaial, São José, Maresia e Paese estão representados na Figura 18. Estas localidades possuem como zoneamento a ZUI, ZUII, ZUIII, ZUIV, Zona Urbana V (ZUV), Zona Espacial de Interesse Social (ZEIS), Zona de Serviços I (ZSI) e Setor Especial Aeroviário/Zona de Serviços I (SEA/ZSI).

As zonas urbanas, como dito anteriormente, permitem o uso residencial de baixa, média e alta densidade, com permissibilidade de usos comerciais condizentes com o porte da região, estando assim compatíveis com a distribuição das atividades econômicas existentes.

A ZSI e o SEA/ZSI são as áreas que apresentam menor incidência de CNPJ ativos, isso é condicionado por serem regiões com usos específicos, voltados a prestadoras de serviço de baixo impacto ambiental.

Figura 18 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 02/06

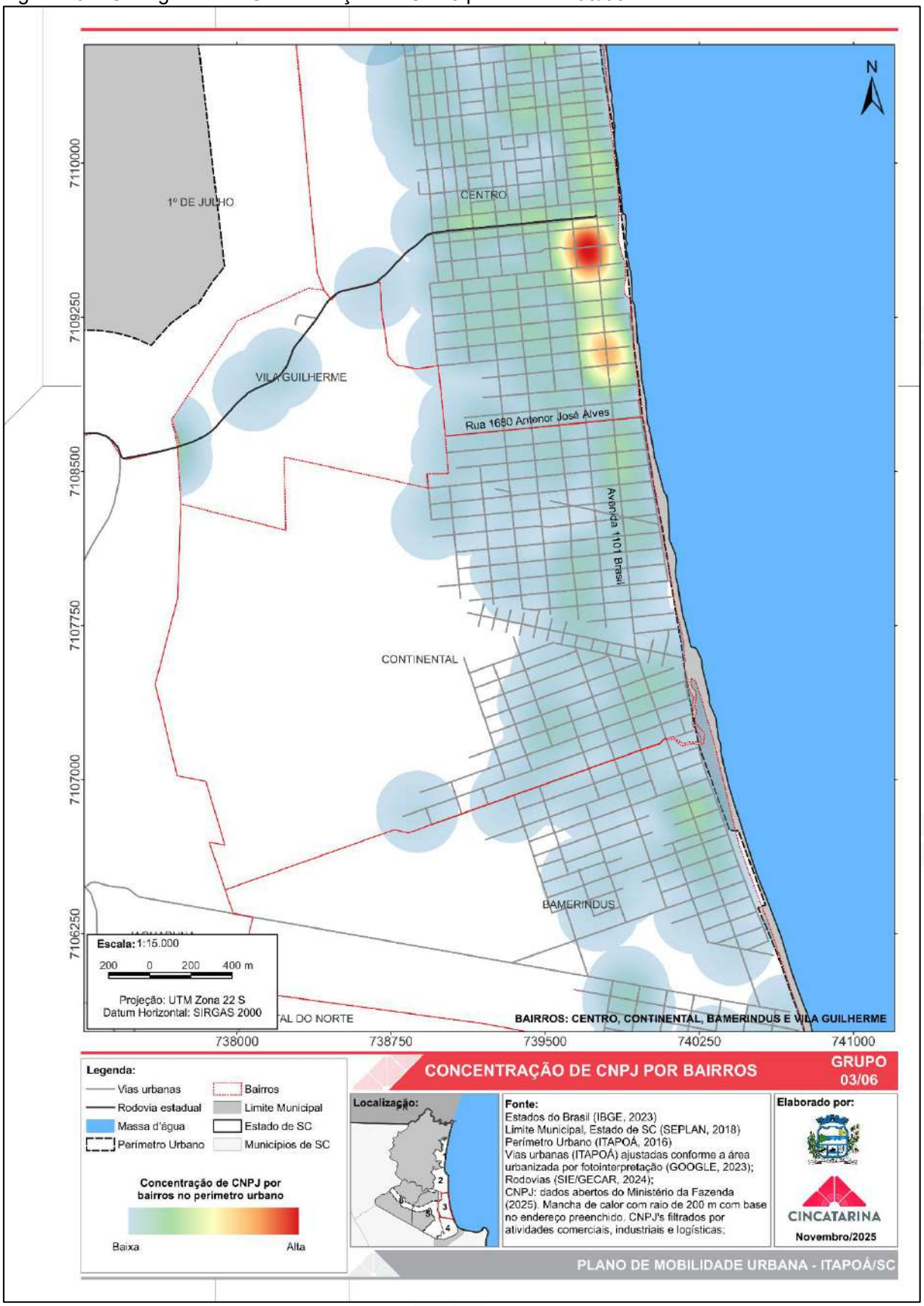


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Os bairros Centro, Continental, Bamerindus e Vila Guilherme estão expressos na Figura 19, possuindo as seguintes zonas em sua área de abrangência: ZUI, ZU3, ZU4, ZU5, ZSI, Zona de Serviços III - Rodovia (ZSIII - Rodovia) e Zona Retroportuária e Industrial (ZRPI).

Cabe ressaltar que a ZSIII – Rodovia e ZRPI, apesar de atualmente não estarem totalmente consolidadas, destinam-se a implantação de indústrias, fator benéfico ao analisar a possibilidade de escoamento de cargas através da rodovia. Entretando, devido à proximidade com áreas residenciais e de comércios vicinais, deve-se ter cautela para não gerar conflito entre as atividades econômicas.

Figura 19 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 03/06



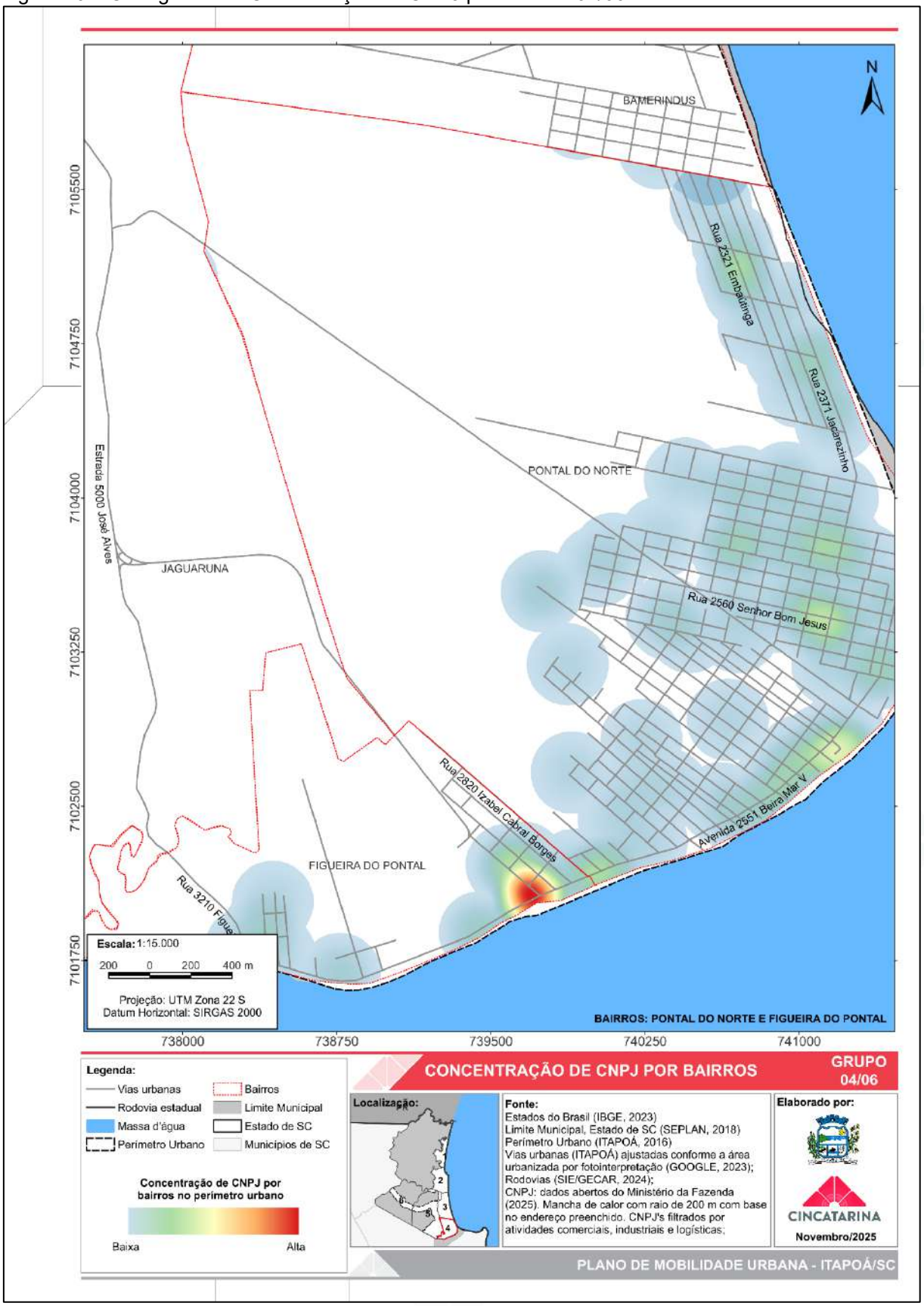
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Já a Figura 20, traz a distribuição da atividades econômicas nos bairros Pontal do Norte e Figueira do Pontal. Essa região, apesar de possuir a ZU1, ZU3, ZU4 e ZU5, apresenta suas principais características de ocupação na Zona Portuária (ZP), Zona de Serviços II (ZSII) e ZRPI.

Esses zoneamentos específicos destinam-se a implantação de indústrias de apoio ao setor portuário, bem como, locais para futuras ampliações da estrutura portuária. Devido a essas características, observa-se uma concentração de atividades de logística no entorno do porto de Itapoá. Esse padrão de ocupação, torna-se mais visível na Figura 21, onde consta o bairro Jaguaruna, que comporta a principal via de escoamento do porto de Itapoá.

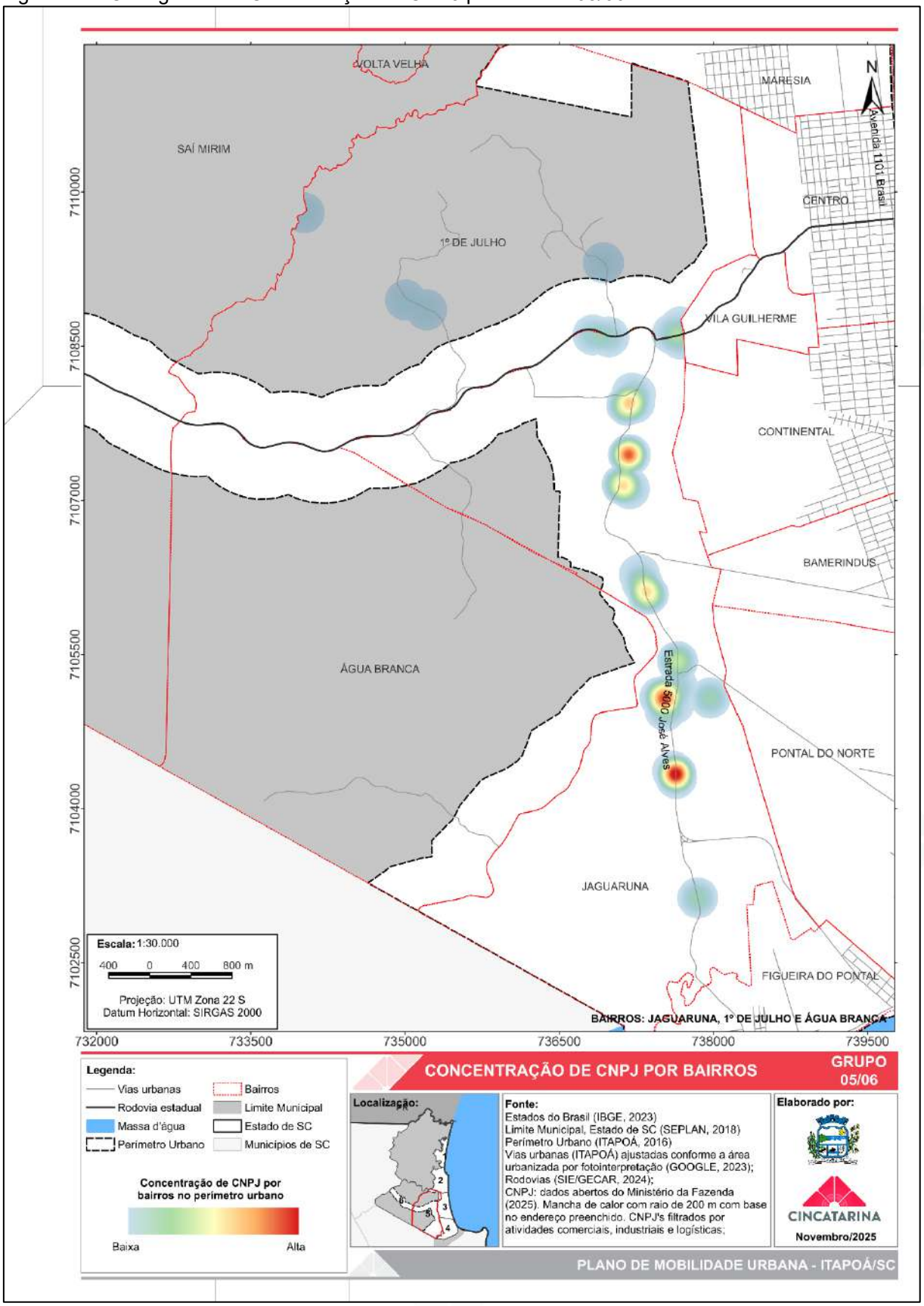
O último bairro a ser analisado é o Saí Mirim, que é englobado pela ZSIII – Rodovia. Essa Região também é condicionada pelo Porto, pois faz parte da rota de escoamento de cargas e mercadorias.

Figura 20 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 04/06



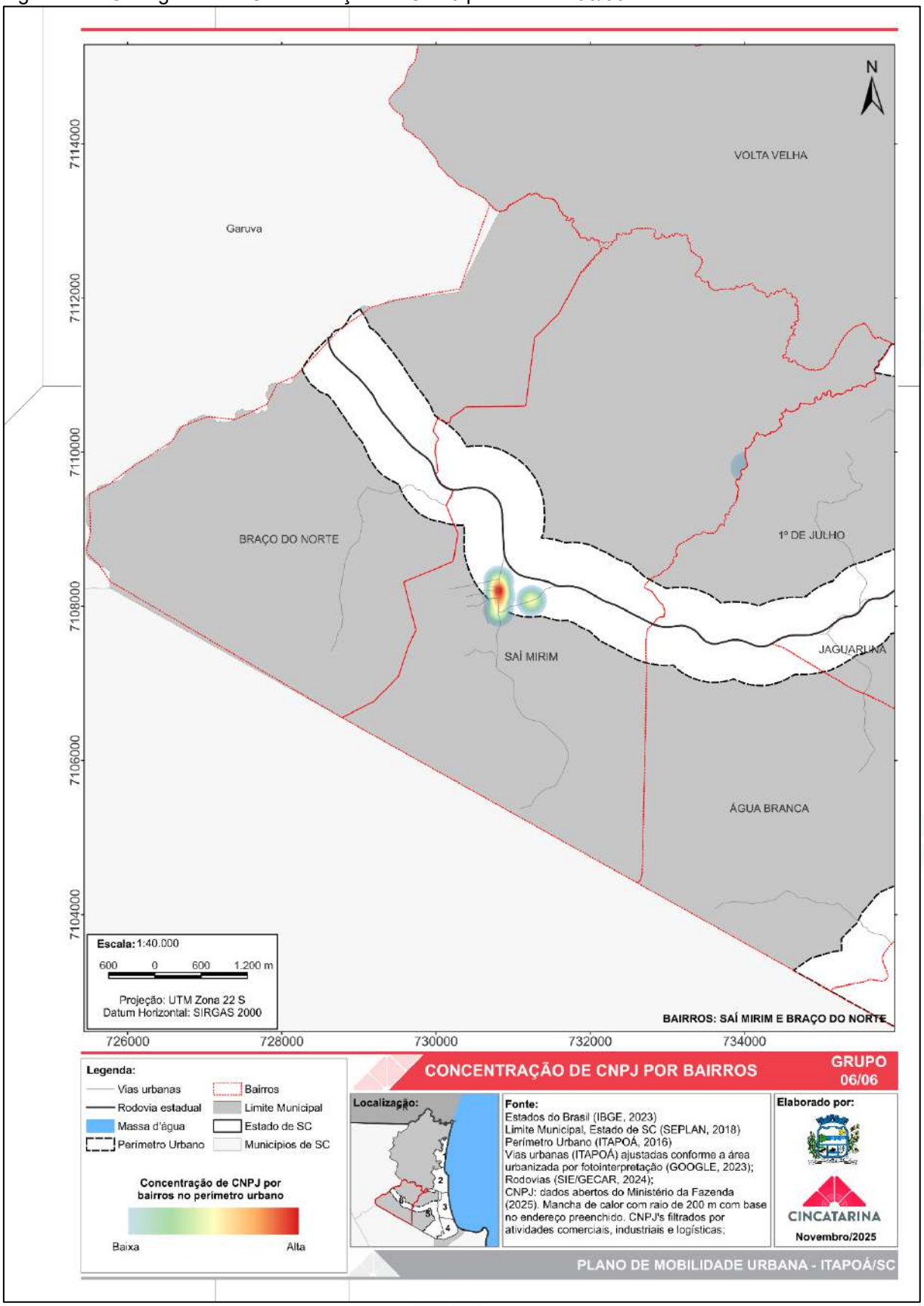
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 21 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 05/06



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 22 – Cartograma de Concentração de CNPJ por bairro – 06/06



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com base, nisto, nota-se que a distribuição de atividades econômicas em Itapoá é condicionada principalmente pela existência do porto, assim como, pela atratividade turística condicionada pela costa litorânea. No entanto, apesar disso, as características de distribuição de uso do solo consolidadas desfavorecem a promoção de uma cidade 3C: Conectada, Coordenada e Compacta. Isso ocorre devido à baixa incidência de usos variados nas áreas mais afastadas da região central da cidade, fator que ocasiona deslocamentos em prol da realização de atividades cotidianas.

De acordo com o *World Resources Institute* - WRI Brasil (2018), uma cidade conectada, coordenada e compacta, é resultado da integração entre áreas de moradia, emprego, serviços e lazer, com o objetivo de atender às demandas da população dentro do próprio território urbano e reduzir a dependência de deslocamentos motorizados na rotina diária.

2.8.2.2. População Permanente X População Flutuante

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) registra, por meio dos censos demográficos, a população residente em cada município brasileiro, entendida como a população permanente. Entretanto, em cidades litorâneas, observa-se um fenômeno específico durante determinados períodos do ano, geralmente compatíveis com os meses de verão, onde as cidades recebem um fluxo expressivo de visitantes.

Esse movimento sazonal provoca um aumento significativo da população presente no território, caracterizando o que se pode chamar de população flutuante. A presença dessa população temporária interfere diretamente na dinâmica urbana, elevando a demanda por serviços públicos, infraestrutura, saneamento, transporte, segurança e saúde.

Em Itapoá, a população permanente adotada baseia-se no censo demográfico realizado pelo IBGE em 2022, conforme apresentado no item “2.4 POPULAÇÃO”. Já a população flutuante, usou como referência os cálculos constantes no Plano Municipal de Saneamento Básico de Itapoá (PMSB de Itapoá) realizado em 2024. Esses cálculos consideraram os domicílios particulares não-ocupados presentes no censo realizado pelo IBGE em 2022, que totalizavam 15.257 domicílios.

O PMSB de Itapoá (2024) considerou como parâmetro uma ocupação média de cinco pessoas por domicílio. Com base nesse valor, foram geradas manchas de calor, visando demonstrar visualmente a concentração populacional nas diferentes

regiões do município. As manchas apresentam variação de tonalidade, do claro ao escuro, sendo que quanto mais escura a coloração, maior a concentração de pessoas residindo.

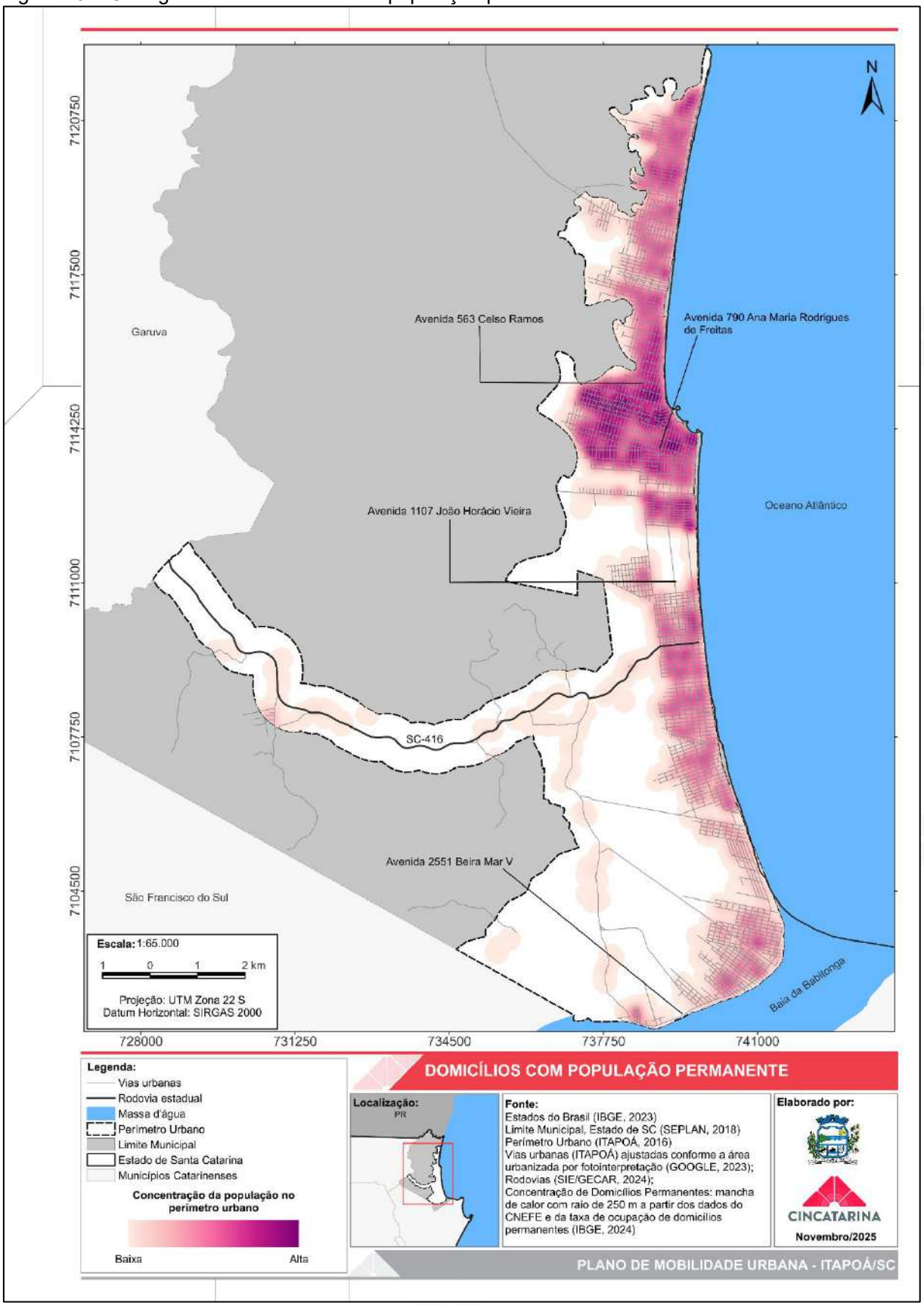
A Figura 23 apresenta a distribuição da população nos domicílios permanentes, ou seja, residências nas quais o IBGE identificou que há residentes fixos. Neste cenário observa-se que o bairro Itapema do Norte e Paese apresentam a maior concentração.

O extremo sul do município, englobado pelo bairro Pontal do Norte e Figueira do Pontal é o que apresenta as menores concentrações de residentes, fator este que pode estar atrelado a presença do porto, que se caracteriza como um polo gerador de viagens e consequentemente gera impactos na vizinhança.

Já a Figura 24, traz a distribuição sazonal da população, onde observa-se que os visitantes buscam por locais onde há infraestrutura de qualidade, proximidade com edificações comerciais e facilidade de acesso as praias. Devido a isso, é notória a concentração no Itapema do Norte, Paese, Barra do Saí, Cambijú e Rainha.

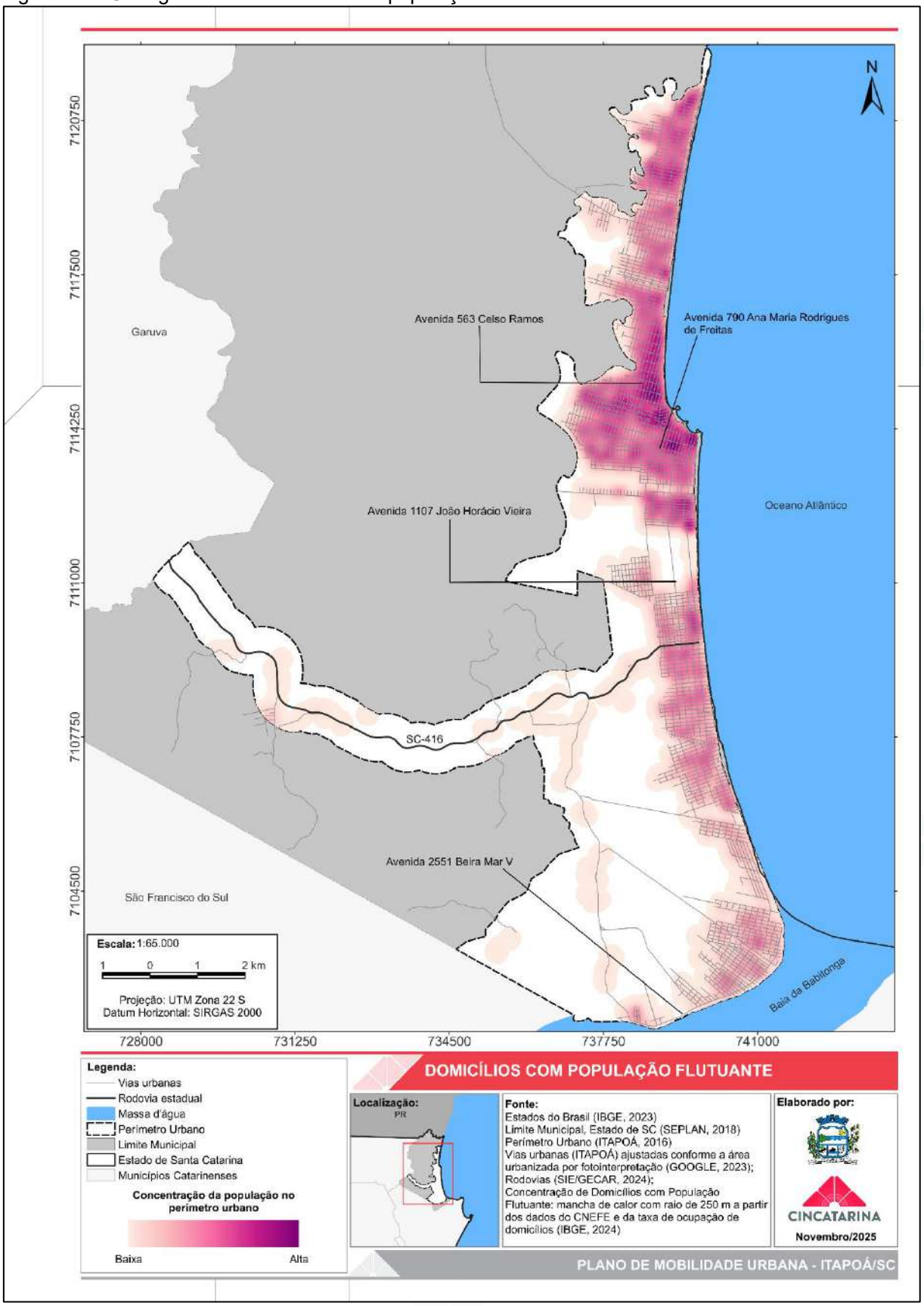
Cabe ressaltar que a sazonalidade é um importante elemento da economia municipal, pois, nos períodos de veraneio, a população aumenta consideravelmente e, com isso, cresce também a demanda por atividades de lazer e pelo comércio do ramo alimentício. No entanto, vale frisar que a demanda por infraestrutura urbana também se intensifica, já que há mais pessoas circulando no sistema viário, sendo necessário prever a compatibilização dos roteiros mais comuns com os modais ativos e coletivos de transporte.

Figura 23 – Cartograma de domicílios com população permanente



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 24 – Cartograma de domicílios com população flutuante



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.8.3. Parcelamento do Solo

A mobilidade urbana é resultado do processo histórico de ocupação e crescimento da cidade, portanto, está intimamente ligada ao processo de parcelamento do solo. Esse parcelamento tem como objetivo precípuo a ordenação do espaço urbano destinado à habitação, estabelecendo parâmetros para o loteamento ou desmembramento de uma gleba urbana (Brasil, 1979).

Um parcelamento regular e planejado propicia a ampliação da malha viária, que gera novas conexões e perspectivas para implantação de passeios acessíveis e modais ativos, como é o caso das rotas ciclísticas. Além disso, os parcelamentos têm potencial para reduzir a dependência do automóvel ao promover áreas comunitárias e de lazer acessíveis a pedestres e ciclistas. Esses deslocamentos facilitados qualificam os espaços e aumentam a qualidade de vida de quem reside no local.

O regramento sobre o processo de parcelamento do solo do município de Itapoá está inserido na Lei municipal nº 682, de 01 de novembro de 2016, que trata sobre o parcelamento do solo para fins urbanos no município. Na referida lei, há tópicos vinculados indiretamente à mobilidade urbana, iniciando-se no artigo 5º, o qual estabelece que só serão permitidos desmembramentos e desdobramentos nos casos em que todas as áreas resultantes confrontem vias públicas consolidadas.

Essa premissa vai de encontro a Lei federal n° 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que define o desmembramento como uma subdivisão de gleba em lotes, porém essa modalidade deve obrigatoriamente utilizar o sistema viário existente, não sendo permitida a abertura de novas vias, nem o prolongamento de trechos existentes (BRASIL, 1979).

Subsequentemente, o artigo 6º da Lei municipal nº 682/2016 estabelece as regras que inviabilizam novos parcelamentos do solo urbano, especificando que essa prática não será permitida em áreas com declividade igual ou superior a 30%. Tal restrição está em conformidade com as premissas previstas na legislação estadual e federal sobre a temática.

Ainda no mesmo artigo é prevista como restrição ao parcelamento do solo a existência de áreas alagadiças ou sujeitas a inundações, a não ser que sejam tomadas as medidas necessárias para sanar tais problemáticas. Além disso, a legislação menciona outras áreas que configuram restrições ao parcelamento do solo. Entre elas, estão locais com condições geológicas e geotécnicas instáveis, como áreas de

manguezal e zonas no entorno de rios. Também são incluídos terrenos com degradação da qualidade ambiental, áreas de preservação permanente, nascentes, locais onde o município declarar interesse em preservar, e reservas naturais. Há ainda restrições em faixas marginais de infraestrutura, como redes de alta tensão, rodovias, ferrovias e dutos, salvo mediante anuência dos órgãos competentes. Outros casos previstos em lei também se aplicam. (ITAPOÁ, 2016d).

A previsibilidade de restrições ambientais inviabilizando novos parcelamentos do solo é tido como um aspecto positivo ao desenvolvimento urbano, pois por meio dessas restrições a municipalidade garante que a população esteja alocada em locais propícios a ocupação reduzindo os impactos ocasionados por desastres naturais, como por exemplo o desmoronamento de terras, inundações e alagamentos.

Apesar da Lei municipal nº 682/2016 não abordar diretamente sobre temas vinculados a mobilidade urbana, identificou—se no artigo 8º alguns requisitos mínimos que devem ser considerados na elaboração de novos projetos de parcelamento do solo, sendo eles:

> **Art. 8º** Os loteamentos deverão atender aos seguintes requisitos urbanísticos:
> I - **Não deverão ser criados vazios** entre a área parcelada e o tecido urbano existente;
> II - O loteamento deverá ser planejado **definindo-se a ligação com as vias públicas;** [...]
> VI - As vias do loteamento deverão **articular-se com as vias adjacentes, existentes ou projetadas,** constantes na Lei do Sistema Viário, e harmonizar-se com a topografia local não ultrapassando **declividade superior a 12,00%** (doze por cento);
> VII - Os projetos de loteamento deverão **obedecer às dimensões estabelecidas pela lei do Sistema Viário,** bem como as diretrizes de arruamento;
> IX - Os empreendedores ficam obrigados a entregar os loteamentos com a execução de: **vias de circulação** do loteamento, com a demarcação e identificação de lotes e quadras; **arborização dos passeios e canteiros centrais** das vias com a densidade mínima de uma árvore por lote, até que seja aprovado o Plano de Arborização Urbana; o recobrimento vegetal de cortes e taludes no terreno, e com a execução das obras de escoamento das águas pluviais e dos sistemas de distribuição de água, de energia elétrica e de **iluminação pública,** sendo que: [...]
> X - Ao longo das faixas de domínio público de rodovias, ferrovias, e dutos, será obrigatória a **reserva de uma faixa não-edificável** de 15,00 (quinze) metros, para cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica; (ITAPOÁ, 2016d; grifo nosso)

Entre os itens mencionados na citação, destaca-se a advertência quanto à criação de vazios urbanos na malha viária municipal, tornando imprescindível para o município a definição das vias em conformidade com o sistema viário já consolidado.

Além disso, são especificados como itens obrigatórios nos novos parcelamentos a entrega das vias de circulação, a arborização das calçadas e canteiros centrais, bem como a implementação da iluminação pública.

No entanto, é relevante observar a ausência de menção às calçadas, que, embora não especificadas como obrigatórias, desempenham um papel crucial na mobilidade urbana, visto que representam a principal infraestrutura para o deslocamento a pé, sendo fundamentais para a acessibilidade e fluidez do tráfego no meio urbano.

Outros pontos a serem enfatizados são a fixação da inclinação máxima das vias em 12%, valor que assegura maior conforto aos transeuntes; e a definição de reserva de faixa não-edificável como elemento obrigatório em faixas de domínio público de rodovias, ferrovias e dutos. No entanto, é essencial frisar que, no caso das rodovias, deve ser consultado a superintendência regional do DNIT, pois as medidas das faixas não-edificantes podem ser variadas conforme o projeto de cada trecho da rodovia.

De modo a averiguar o cumprimento da lei municipal, realizou-se visita de campo no município, com a identificação dos novos parcelamentos do solo e de sua infraestrutura. Observou-se que a maior parte desses parcelamentos é entregue sem pavimentação e arborização, situação evidenciada no Loteamento Príncipe, conforme apresentado na Figura 25.

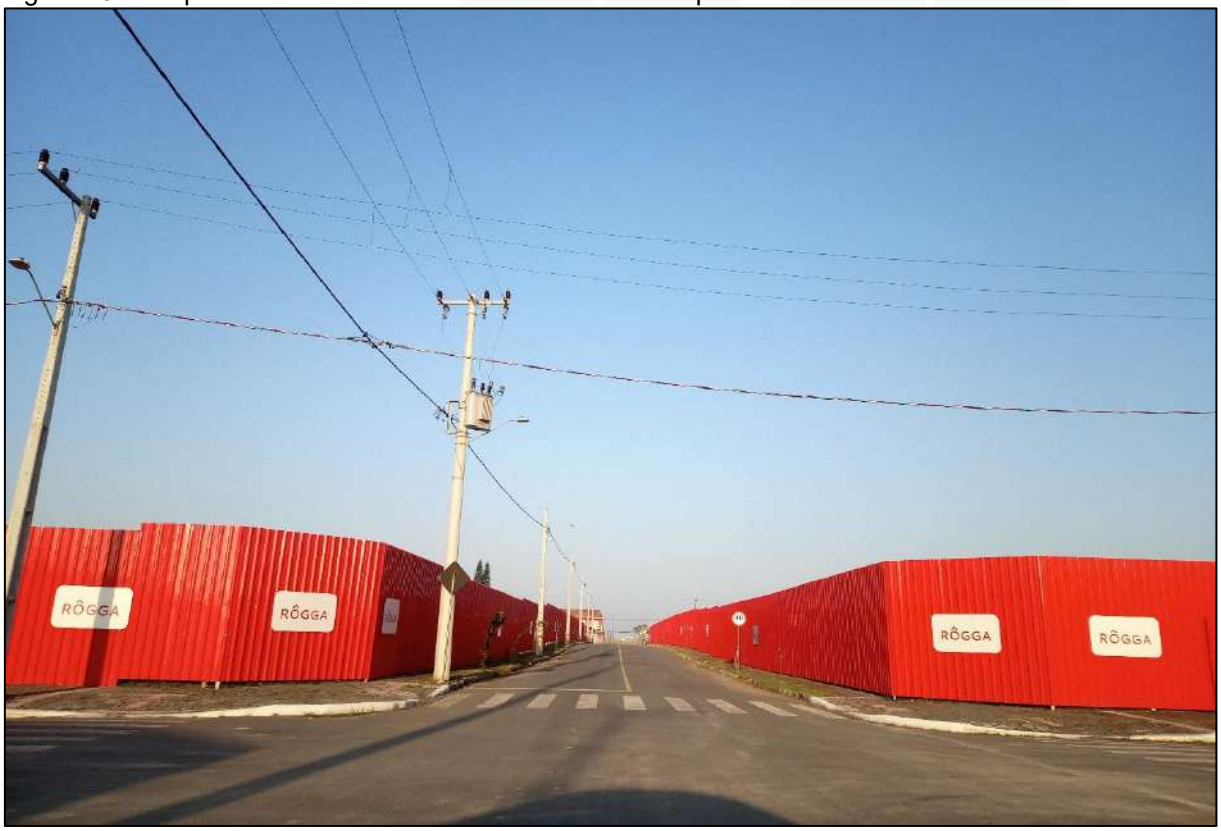
Em contrapartida, verifica-se que os parcelamentos executados cumprem o critério de conexão com a malha viária existente, garantindo a continuidade de pelo menos uma via principal em relação ao traçado viário já consolidado.

Figura 25 - Loteamento Jardim da Barra em Itapoá

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Em empreendimentos situados em áreas mais adensadas, nota-se maior atenção à sua infraestrutura, como demonstrado na Figura 26. Neles, há presença de iluminação pública, em conformidade com a legislação, bem como pavimentação asfáltica, sinalização horizontal e vertical, e calçadas públicas.

Figura 26 – Empreendimento com infraestrutura urbana implantada.



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.8.4. Código de Edificações

O código de edificações do município de Itapoá foi estabelecido na Lei Complementar Municipal n.º 49, de 03 de outubro de 2016, e traz normas a respeito dos projetos e construções em geral no município, inclusive calçadas públicas e alterações de meio-fio. A lei possui como um dos seus objetivos, a adequação e organização dos espaços destinados ao pedestre, assim como, a garantia da mobilidade urbana, o que evidencia a importância dessa temática para o desenvolvimento urbano.

O parágrafo único do artigo 14 dessa lei estabelece que, embora as calçadas públicas não necessitarem da apresentação de projeto junto ao setor responsável da prefeitura para fins de reforma, construção ou reconstrução, o proprietário do terreno deve protocolar requerimento junto à municipalidade, a qual o expedirá documento contendo às diretrizes legais pertinentes (ITAPOÁ, 2016e).

A definição dos modelos padrões das calçadas, de acordo com o artigo 57 do código de edificações do município de Itapoá, é regulamentada pelo Decreto Municipal n.º 1.153, de 09 de junho de 2010, que será abordado mais adiante no item 2.9.1 deste documento. Subsequentemente, no artigo 58, a municipalidade passa a responsabilidade pela execução e manutenção das calçadas aos proprietários dos terrenos, sejam edificados ou não, devendo:

> § 2º Quanto às calçadas em esquina elas, deverão ter o meio-fio rebaixado para saída de veículos a partir de 3,00 m (três metros) do alinhamento Predial, conforme regulamento em vigor;
> § 3º Poderá o rebaixo ser na esquina apenas para portadores de necessidades especiais (ITAPOÁ, 2016e).

O rebaixo ao qual o parágrafo terceiro se refere é o destinado a implantação de rampas de conexão com a travessia de pedestres, que deve assegurar ao transeunte a continuidade de trajeto. No entanto, é necessário enfatizar que a locação das travessia e consequentemente dos rebaixos, deve estar de acordo com as diretrizes do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito e normativas de acessibilidade vigente.

Nos artigos 59 e 60 da Lei Municipal n.º 49/2016 são estabelecidas diretrizes referentes à execução das calçadas, conforme disposto a seguir:

> **Art. 59** Quando a Prefeitura determinar a modificação do nível ou largura do passeio/calçada correrá por sua conta as despesas com as obras, se o passeio/calçada tiver menos de 5 (cinco) anos.
> **Art. 60** Nas ruas para as quais não existe ainda o respectivo plano de nivelamento, a Prefeitura fornecerá níveis provisórios, valendo como indicação de caráter precário, sujeitos às modificações que o plano definitivo determinar e que deverão ser custeados pelo proprietário (ITAPOÁ, 2016e).

Apesar de o município arcar com os custos das adequações em calçadas públicas executadas nos últimos cinco anos, observa-se que, nos casos em que são fornecidas apenas informações preliminares, as despesas decorrentes de eventuais alterações recaem sobre o proprietário do terreno. Essas diretrizes, além de acarretarem gastos adicionais, provocam empecilhos temporários aos transeuntes, situações que poderiam ser facilmente evitadas mediante a definição de projetos-padrão para a execução dessa infraestrutura.

Além disso, nos locais onde for obrigatória a implantação de gramados ou ajardinamento, esse serviço ficará sob responsabilidade dos moradores fronteiriços. Essa previsão apesar de ser benéfica à municipalidade, exige constante fiscalização, para assegurar que a manutenção desses espaços seja realizada adequadamente (ITAPOÁ, 2016e).

Adicionalmente, essa lei aborda na seção IV, artigos 79, 80 e 82 sobre os tapumes, indicando que esse tipo de barreira poderá ser instalado na calçada pública, desde que preserve uma faixa livre de circulação de ao menos 1,50 metros, sendo essa medida passível de alteração mediante autorização da municipalidade e aplicação de medidas que assegurem a proteção do pedestre (ITAPOÁ, 2016e).

2.8.5. Código de Posturas

O código de posturas de Itapoá, estabelecido na Lei Complementar Municipal n.º 50, de 14 de dezembro de 2016, estabelece normas de política administrativa e trata da matéria de higiene, segurança, ordem, bem-estar público, bem como disciplina o funcionamento de edificações industriais, comerciais e prestadoras de serviços no município.

A referida lei aborda tópicos essenciais para a manutenção da higiene pública, especificando nos artigos 10 e 14, que o serviço de limpeza urbana está atribuído a Prefeitura, podendo ser realizado direta ou indiretamente, porém em se tratando das calçadas públicas, a sua limpeza está atrelada aos proprietários ou inquilinos,

inclusive quando o terreno encontra-se desocupado (ITAPOÁ, 2016f). Ainda, é informado no decorrer da legislação uma série de regramentos visando a conservação das áreas públicas, sendo:

- Proibido despejar nos logradouros públicos quaisquer detritos que possam embaraçar o tráfego, causar incômodo aos transeuntes ou prejudicar a drenagem urbana;
- Aterrar lixo ou detritos nos logradouros públicos;
- Escoar nas vias públicas águas (exceto pluviais) advindas de terrenos particulares;
- Conduzir ou depositar nas calçadas públicas objetos de grande volume;
- Conduzir ou estacionar indevidamente os veículos no espaço público;
- Conduzir ou conservar animais no espaço público indevidamente; e
- Locar em calçadas públicas elementos como mesas, quiosques, mostruários e similares.

Em relação as restrições apresentadas, destaca-se que a locação de mobiliários urbanos nas calçadas pode ser benéfica a população, desde que esteja na faixa de acesso ou de serviço e preserve a faixa livre de circulação. A criação de espaços de permanência nas vias e a integração entre o espaço público e privado, permitem que as cidades ampliem a sua vitalidade, gerando, assim, mais segurança e conforto para os pedestres.

Outro fator que influencia no conforto dos pedestres é a arborização urbana. Conforme os artigos 40, 41 e 116 compete a municipalidade a execução dos serviços de poda, extração, remoção e manutenção das infraestruturas eventualmente danificadas por árvores (ITAPOÁ, 2016f).

Além da obrigação de conservar e manter limpa as calçadas, como citado anteriormente, os terrenos desocupados apresentam como exigência o fechamento da testada do terreno, desde que a via seja dotada de guia e sarjeta, conforme expresso no artigo 115 (ITAPOÁ, 2016f).

Com relação a execução ou reforma de calçadas públicas, o Código de Posturas, em seu artigo 119, estabelece a necessidade de obter aprovação prévia da municipalidade. No entanto, a Lei Complementar Municipal nº 49/2016 dispõe que

essas intervenções são dispensadas dessa etapa, sendo necessário apenas apresentar um requerimento à Prefeitura para o recebimento das diretrizes de infraestrutura (ITAPOÁ, 2016e; ITAPOÁ, 2016f). A divergência entre as normas vigentes pode gerar confusão entre os moradores, dificultando a compreensão sobre qual legislação deve ser seguida.

Além disso, o mesmo artigo menciona que, no caso em que as calçadas consolidadas forem danificadas pela implantação ou manutenção de infraestruturas urbanas, como esgoto, iluminação ou abastecimento água, a responsabilidade pela reparação será daquele que ocasionou o dano (ITAPOÁ, 2016f).

O eixo de circulação viária também recebe destaque no Código de Posturas Municipal, obtendo uma seção exclusiva para tratativa do assunto. O artigo 97, desse código, estabelece que o trânsito é livre e a sua regulamentação visa garantir a segurança dos indivíduos que utilizam essa infraestrutura (ITAPOÁ, 2016f).

Na sequência, o artigo 98 determina que é proibido embaraçar ou impedir o livre trânsito, exceto em situações extraordinárias previamente aprovadas pela municipalidade. Entre as situações mencionadas está inclusa a restrição à circulação de veículos de grande porte, permitindo a regulamentação de horários e vias nas quais o modal de transporte pode circular ou realizar o serviço de carga e descarga (ITAPOÁ, 2016f).

A restrição à circulação de veículos de carga no espaço urbano deve ser pensada e aplicada de forma cautelosa, pois apesar de ampliar a segurança e garantir a qualidade da infraestrutura urbana, deve permitir que os comércios e indústrias sejam abastecidos de matéria-prima sempre que necessário.

A sinalização viária é um assunto pautado nos artigos 103, 104 e 151 do Código de Posturas, estando a encargo da prefeitura a indicação dos limites de velocidade permitidos em cada tipologia de via, seguindo o que é imposto pelas legislações federais que tratam desta temática. Ainda, a minuta estabelece que a municipalidade pode definir as características viárias, como por exemplo dimensões e tonelagem permitida (ITAPOÁ, 2016f).

Sobre a abertura de novas vias, o código é incisivo ao especificar que ninguém pode abrir, fechar, desviar ou modificar estradas públicas, a não ser que tenham licença prévia da municipalidade (ITAPOÁ, 2016f).

2.9. PEDESTRES

As pessoas deslocam-se diariamente por esforço próprio, ou seja, sem o uso de sistema motorizado, utilizando a infraestrutura viária disponível, como passeios, calçadas, calçadões, passarelas e vias exclusivas). Esse deslocamento pode ser desde a origem até o destino ou servir como complemento de outros modais de transporte, permitindo o acesso a pontos de ônibus, estacionamentos de veículos, entre outros.

É importante destacar que se considera como pedestre todas as pessoas que podem se deslocar pelas áreas cuja prioridade ou exclusividade é deste, integrando também os usuários de cadeira de rodas.

Segundo o Ministério das Cidades (2015), incluir o deslocamento a pé como parte essencial do planejamento urbano, do planejamento dos transportes e da gestão da mobilidade urbana, respeitando suas características e necessidades é fundamental. Essa inclusão contribui significativamente para a promoção da inclusão social de parcela da população brasileira que se desloca prioritariamente por modos não motorizados.

O CTB, em seu artigo 68 cita que:

> Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres (Brasil, 1997, art. 98).

Deste modo, é necessário planejar e manter os locais destinados ao tráfego de pedestres em condições que possibilitem um adequado fluxo, com segurança, conectividade e conforto. A qualidade desse modo de deslocamento inclui a continuidade e a atratividade dos percursos, assim como a facilidade de percorrer entre eles.

Para análise deste eixo de circulação, serão consideradas as legislações municipais vigentes, que tratam de calçadas, travessias e acessibilidade, identificando os pontos positivos e negativos das diretrizes legais e das calçadas executadas no município. Além disso, destaca-se a necessidade de comparação do material mencionado anteriormente com as especificações da NBR 9050/2020 e NBR 16537/2024, ambas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, bem como do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Conselho Nacional de Trânsito -

CONTRAN, de modo a identificar possíveis incoerências ou pontos que foram negligenciados no decorrer dos anos.

2.9.1. Legislação e Diretrizes Municipais

O deslocamento a pé é considerado o modal mais antigo e democrático existente. Todas as pessoas sem qualquer distinção, assumem esse papel dentro das cidades, seja para realizar o percurso completo ou para acessar outros meios de deslocamento (WRI Brasil, 2017). Segundo a Lei Federal n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000 acessibilidade é:

> A possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. (Brasil, 2000).

Ainda de acordo com a mesma lei, o planejamento e a urbanização das vias públicas, parques e de outros espaços de uso público devem ser elaborados e executados de modo a torná-los acessíveis para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (Brasil, 2000).

Entre as principais leis que tratam do tema, destaca-se a Lei Federal 10.048/2000 e a Lei Federal n.º 10.098/2000, ambas regulamentadas pelo Decreto Federal n.º 5.296/2004, que estabelecem a garantia de acessibilidade às edificações, vias públicas, mobiliários urbanos, sistemas de comunicação, transportes coletivo e prestação de serviços públicos as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida.

O Decreto Federal 5.296/2004, no artigo 10, determina sobre os projetos arquitetônicos e urbanísticos.

> Art. 10. A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas neste Decreto (Brasil, 2004, art. 10).

A NBR 9050, que trata sobre acessibilidade às edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, estabelece critérios técnicos e especificações construtivas para os componentes das vias, com ênfase nas calçadas, travessias,

estacionamentos reservados e integração entre os componentes urbanos. O objetivo é tornar o espaço público acessível a qualquer pessoa, principalmente àquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A NBR 16.537 regulamenta a sinalização tátil em edificações e espaços públicos, visando à acessibilidade de pessoas com deficiência visual.

Além disso, a Lei Federal n.º 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, define, em seu artigo 6º, inciso II, que é prioridade "planejar o espaço público urbano pensando primeiramente nos modais de transportes não motorizados sobre os motorizados" (BRASIL, 2012).

Foram identificadas, na legislação municipal de Itapoá, normas e decretos que abordam a regulamentação das calçadas públicas, tais como:

Lei Municipal n.º 186, de 27 de outubro de 1999

A referida lei dispõe sobre a funcionalidade e adaptação dos logradouros públicos e das edificações de uso público, de modo a atender a todas as pessoas de forma igualitária, direcionando os padrões e critérios técnicos de acessibilidade a NBR 9050/2020.

Em seu artigo 5º, essa lei aborda algumas medidas a serem tomadas pela municipalidade para assegurar o acesso de todas as pessoas ao espaço público:

> I - **Regularização** dos pisos **das calçadas**;
> II - A observância de **vãos livres nas calçadas com largura mínima de 1,20 m** (um metro e vinte centímetros) e **altura mínima** inferior das placas, sacadas ou quaisquer saliência projetadas sobre os passeios de **2,00** (dois metros);
> III - O **rebaixamento de meios-fios das calçadas, nos locais de travessia de vias**, de acesso aos edifícios públicos, de **vagas de estacionamento** reservadas e terminais urbanos de passageiros. [...]
> VI - **Reserva de 01% (um por cento) das vagas de estacionamento, localizadas preferencialmente próximas das entradas** dos edifícios destinados ao uso comercial ou de serviços públicos; [...]
> VIII - Implantação de **rampas de acesso**;
> IX - Instalação de **mobiliário urbano** (telefones, caixas de correio, bebedouros, etc.) **adaptado**;
> X - **Diferenciação de textura de piso**, possibilitando aos deficientes visuais determinarem com precisão a existência e extensão de equipamentos de mobiliário urbano; (ITAPOÁ, 1999; grifo nosso)

Assegurar a regularidade do piso, juntamente com a preservação da faixa livre de circulação, garante que o pedestre circule de modo seguro e reduz as

possiblidades de acidentes. Porém, a altura mínima descrita no artigo 5º, inciso II, da Lei Municipal n.º 186, de 27 de outubro de 1999, é de 2,00 metros, mas a NBR 9050/2020 fixa esse valor em 2,10 metros.

Outro ponto contraditório entre a lei municipal e a federal é em relação aos estacionamentos reservados para pessoas com deficiência. Enquanto a municipalidade estipula que 1% das vagas existentes devem ser destinadas exclusivamente para esse público, a Lei Federal n.º 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), determina no artigo 47 que esse percentual deve ser de 2%.

Quando há contradições desse gênero, recomenda-se adotar a lei que se apresenta de forma mais restritiva. Porém, em um cenário ideal, é importante que as legislações das diferentes esferas do governo estejam alinhadas, garantindo que a população tenha acesso a todos os seus direitos.

A Seção I, do Capítulo II, da Lei Ordinária n.º 186, de 27 de outubro de 1999, trata do rebaixamento do meio-fio e estabelece, nos artigos 6º e 9º, que esse rebaixamento deve ser condizente com a largura das faixas de segurança nas esquinas. Além disso, quando localizado dentro do raio de curvatura da via, será necessária a instalação de obstáculos físicos, com o objetivo de desestimular a invasão da calçada por veículos e auxiliar pessoas com deficiência visual na identificação do local apropriado para a travessia. O artigo 9º complementa essas diretrizes ao prever que, nos casos em que não for possível manter o trecho plano da calçada com largura mínima de 1,00 metro para circulação acessível, deve-se realizar o rebaixamento total da calçada.

A largura citada anteriormente está em desacordo com os parâmetros estabelecidos na NBR 9050/2020. No entanto, ressalta-se que a legislação municipal foi elaborada antes da publicação dessa norma técnica, sendo, portanto, necessária sua atualização para adequação às exigências atuais de acessibilidade.

Adicionalmente, a Lei Municipal nº 186, de 27 de outubro de 1999, estabelece, em seu artigo 8º, a obrigatoriedade da implantação de refúgios para pedestres como medida de segurança nas travessias. Esses dispositivos devem ser devidamente sinalizados e implementados em vias com largura superior a 18 metros. A criação desses espaços nas áreas urbanas contribui significativamente para a segurança dos pedestres durante a travessia, especialmente daqueles com mobilidade reduzida (ITAPOÁ, 1999).

Por fim, o artigo 11 da referida legislação, define critérios para o tempo de travessia de pedestres em vias com sinaleira, com base na velocidade média de deslocamento das pessoas, sendo:

> **Art. 11** O Executivo Municipal, com base em estudos de necessidade, promoverá a instalação de sinaleiras de pedestres, nas vias de grande fluxo de veículos, garantindo uma travessia segura a todas as pessoas.
> Parágrafo único. Para o cálculo e travessia de vias, as velocidades mínimas de locomoção serão:
> I - De 0,45 m/s (quarenta e cinco centímetros por segundo), para as pessoas portadoras de deficiência ambulatória;
> II - De 1,00 m/s (um metro por segundo), para as pessoas portadoras de deficiência visual (ITAPOÁ, 1999).

Uma observação a ser feita sobre a o artigo anteriormente citado é que a legislação municipal faz uma distinção entre pessoas com deficiência, classificando-as como ambulatoriais ou visuais. No entanto, essa categorização inadequada acaba por promover a segregação, uma vez que, no contexto urbano, não se deve delimitar quais vias cada indivíduo pode utilizar para, então, definir o tempo de travessia.

Com relação ao tempo de travessia de pedestres em vias urbana, o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume V: Sinalização Semafórica estabelece um cálculo que leva em consideração a largura da via e a velocidade média do pedestre na travessia. Esse valor é fixado, de modo geral, em 1,2 m/s, salvo quando estudos específicos justifiquem a utilização de valores inferiores (CONTRAN, 2022).

Decreto Municipal n.º 1.153, de 09 de junho de 2010

Conforme Decreto Municipal n.º 1.153/2010, toda execução, reconstrução ou alteração de calçadas necessita de licença expedida pela municipalidade, mesmo que conforme o Código de Edificações Municipal o projeto dispense aprovação.

O referido decreto define em seu escopo medidas mínimas de alguns elementos pertencentes a calçada:

- Meio-fio: altura de 15 cm;
- Faixa de serviço: sem delimitação de medida;
- Faixa de circulação: largura mínima de 1,2 m, dotado de sinalização tátil afastada no mínimo 0,50 m do meio-fio;
- Faixa livre: área adicional pavimentada ou ajardinada, sem delimitação de medidas; e

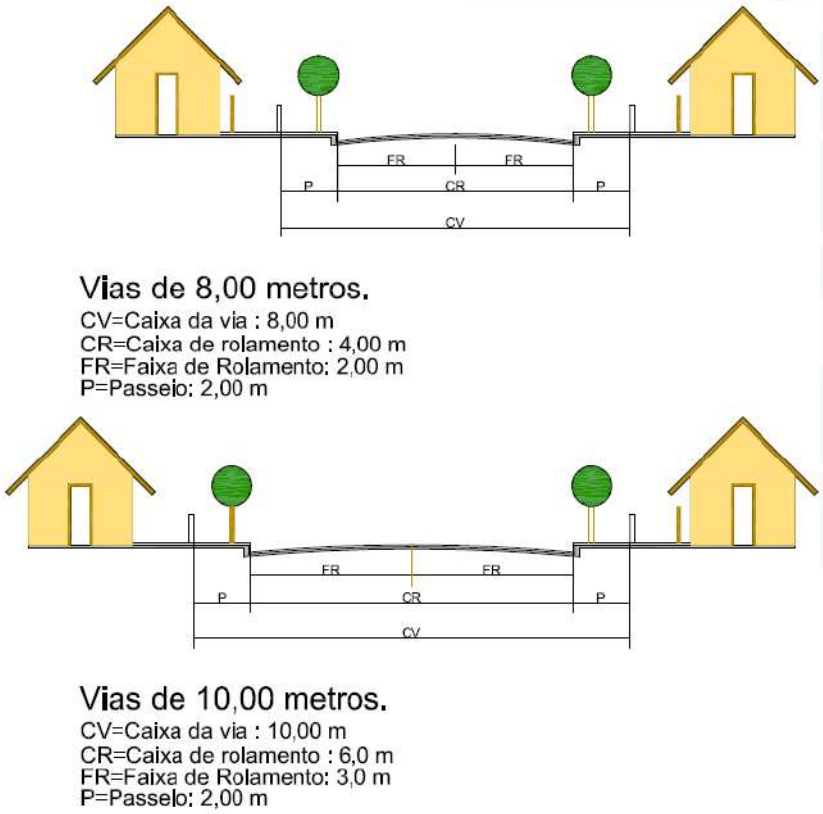
- Acesso ao lote: área de acesso de veículos ao interior do lote, com no máximo 5 m.

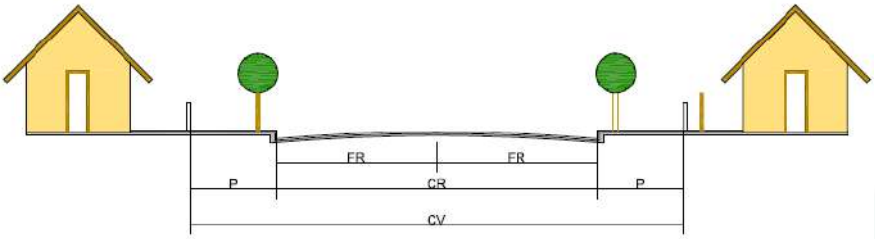
Apesar desse decreto adotar termos um pouco diferentes da NBR 9050/2020, nota-se que o município possui a diferenciação de áreas conforme a normativa. A chamada "faixa livre" corresponde à faixa de acesso, enquanto a "faixa de circulação" refere-se à faixa livre de circulação. Dentre estes elementos, destaca-se a faixa livre de circulação que apesar de possuir largura devidamente definida, apresenta diretrizes de sinalização tátil em desacordo com a NBR 16.537/2024. O mesmo ocorre com a faixa de serviço, cuja dimensão é estabelecida pela NBR 9050/2020.

No artigo 8º desse decreto estabelece as diretrizes para calçadas localizadas em esquinas, trazendo especificações para o rebaixamento da calçada junto a travessia de pedestres. Além disso, determina que os acessos aos lotes lindeiros à via devem equidistar, no mínimo, 3 m da tangência da curva (ITAPOÁ, 2010).

A distribuição dos elementos da calçada, assim como o detalhamento do rebaixo para travessia de pedestres encontra-se ilustrado no Anexo I do Decreto n.º 1.153/2010, exposto na Figura 27.

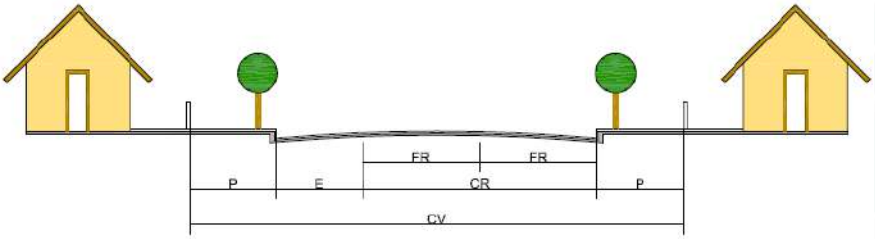
Figura 27 - Decreto n.º 1.153/2010 - Anexo I





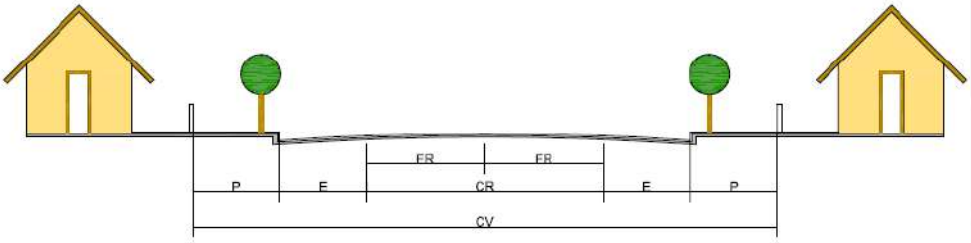
Vias de 12,00 metros.

CV=Caixa da via : 12,00 m
CR=Caixa de rolamento : 6,0 m
FR=Faixa de Rolamento: 3,0 m
P=Passelo: 3,0 m



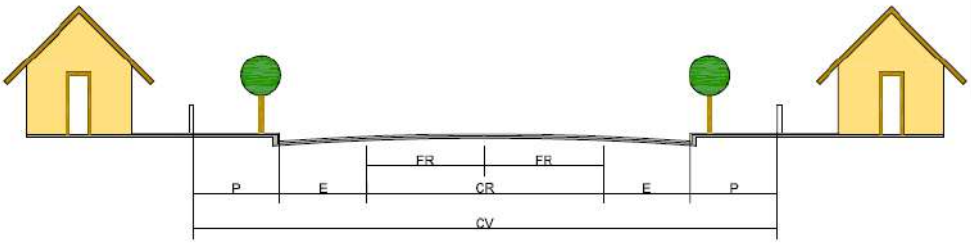
Vias de 14,00 metros.

CV=Caixa da via : 14,00 m
CR=Caixa de rolamento : 6,0 m
FR=Faixa de Rolamento: 3,0 m
E=Estacionamento em somente uma lateral: 2,5 m
P=Passeio: 2,75 m



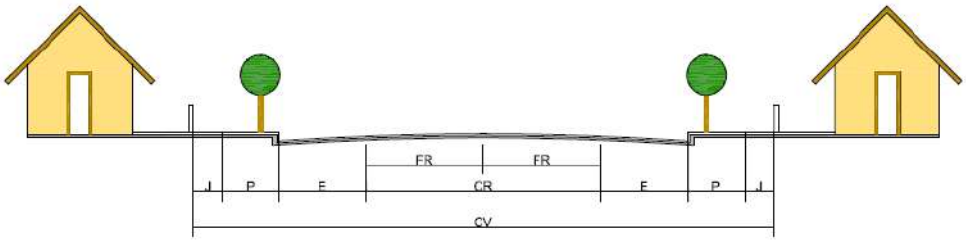
Vias de 16,00 metros

CV=Caixa da via : 16,00 m
CR=Caixa de rolamento : 6,0 m
FR=Faixa de Rolamento: 3,0 m
E=Estacionamento: 2,5 m
P=Passelo: 2,5 m

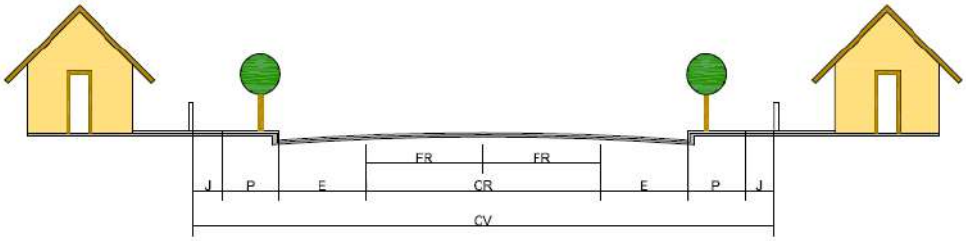


Vias de 18,00 metros.

CV=Caixa da via : 18,00 m
CR=Caixa de rolamento : 7,00 m
FR=Faixa de Rolamento: 3,5 m
E=Estacionamento: 2,5 m
P=Passeio: 3,0 m



Vias de 20,00 metros.
CV=Caixa da via : 20,0 m
CR=Caixa de rolamento : 8,0 m
FR=Faixa de Rolamento: 4,0 m
E=Estacionamento: 2,5 m
P=Passeio: 3,0 m
J=Jardim: 0,5 m



Vias de 25,00 metros.
CV=Caixa da via : 25,0 m
CR=Caixa de rolamento : 11,0 m
FR=Faixa de Rolamento: 5,5 m
E=Estacionamento: 3,0 m
P=Passeio: 3,0 m
J=Jardim: 1,0 m

Fonte: Itapoá (2010)

O anexo I do Decreto n.º 1.153/2010 apresenta a distribuição da via em diversas caixas viárias. Dessa forma, de modo a facilitar o entendimento foi elaborada a Tabela 9, que explica sumariamente esses elementos.

Tabela 9 : Distribuição dos elementos na caixa viária baseado no Decreto n.º 1.153/2010

Distribuição dos elementos na caixa viária								
Caixa viária (CV) (m)	Jardim (J) (m)	Passeio (P) (m)	Estacionamento (E) (m)	Caixa de rolamento (CR) (m)		Estacionamento (E) (m)	Passeio (P) (m)	Jardim (J) (m)
				A	B			
8	-	2	-	2	2	-	2	-
10	-	2	-	3	3	-	2	-
12	-	3	-	3	3	-	3	-
14	-	2,75	2,5	3	3	-	2,75	-
16	-	2,5	2,5	3	3	2,5	2,5	-
18	-	3	2,5	3,5	3,5	2,5	3	-
20	0,5	3	2,5	4	4	2,5	3	0,5
25	1	3	3	5,5	5,5	3	3	1

Fonte: Elaborado por Itapoá (2010), adaptado por CINCATARINA (2025).

Entre as informações apresentadas na Tabela 10, destaca-se a utilização inadequada do termo passeio, tendo em vista que conforme o somatório das medidas

apresentadas e o gabarito viário estipulado, ela se refere a calçada. Nas vias com caixa viária de oito metros é previsto circulação bidirecional com pistas de dois metros. Porém, essa medida é inaplicável, pois não permitirá a passagem de dois automóveis simultaneamente sem que a área para pedestres seja invadida.

Além disso, o Decreto Municipal nº 1.153, de 09 de junho de 2010, especifica os materiais a serem utilizados nas calçadas públicas, adotando como padrão de pavimentação os blocos de concreto pré-moldados intertravados, conhecidos como paver. A pintura desse revestimento não é permitida, e qualquer alteração no material empregado somente poderá ocorrer mediante autorização da municipalidade (ITAPOÁ, 2010).

Os proprietários dos terrenos que não estiverem em conformidade com o referido decreto estarão sujeitos à notificação pela municipalidade para proceder às adequações necessárias (ITAPOÁ, 2010).

Lei Municipal n.º 1.426, de 24 de março de 2025

A Lei Municipal n.º 1.426 de 24 de março de 2025, dispõe sobre os reparos à infraestrutura urbana, quando o dano é ocasionado por construtoras ou incorporadoras. Essas empresas devem elaborar previamente um laudo que apresente as condições do espaço antes do início das obras, a fim orientar como deverão ser realizadas as reparações (ITAPOÁ, 2025a).

Cabe as construtoras ou incorporadoras informar à municipalidade sobre qualquer obra que possa interferir na infraestrutura urbana, executando-a após obter a devida autorização (ITAPOÁ, 2025a).

2.9.2. Calçadas

Para embasar esse tópico foi realizado levantamento de campo no município de Itapoá e em todo seu perímetro urbano, a fim de identificar e diagnosticar a situação da infraestrutura de interesse ao pedestre. O resultado desse diagnóstico será apresentado e detalhado a seguir.

2.9.2.1. Estado físico

Nesse subitem, será realizada uma análise do estado físico das calçadas no município de Itapoá, com foco nas condições da pavimentação, na continuidade da infraestrutura e em aspectos geométricos, além da consideração de situações específicas observadas *in loco*.

Conforme discutido anteriormente, calçadas de uso público devem atender a padrões mínimos estabelecidos por normas técnicas. No entanto, em contextos urbanos reais é comum encontrar situações que se afastam do cenário ideal. Em Itapoá, foram identificadas diversas ocorrências que mostram essas deficiências, sobretudo em áreas periféricas ou com menor concentração de atividades econômicas.

O exemplo representado na Figura 28 e na Figura 29 é recorrente em várias vias do município e evidencia importantes falhas no ordenamento da infraestrutura voltada ao pedestre. Entre os principais problemas, destaca-se a descontinuidade das calçadas, que em muitos casos são construídas de forma fragmentada, sendo interrompidas na transição entre diferentes lotes. Essa fragmentação compromete a formação de rotas contínuas e acessíveis, desestimulando o deslocamento a pé no espaço urbano.

Adicionalmente, observa-se que os trechos de calçada executados não atendem aos critérios estabelecidos pela NBR 16.537/2024, que trata da sinalização tátil, a qual é fundamental para garantir a acessibilidade e segurança de pessoas com deficiência visual.

Figura 28 - Rua Ludovico Noé Zagonel – Interrupção de calçada, dificultando a acessibilidade de pedestres

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 29 - Rua 2510/Guaianã – Arborização na faixa livre de circulação

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Outro aspecto que demanda atenção refere-se à arborização urbana, que apesar de ser benéfica para a população, quando implantadas inadequadamente,

conforme exemplificado na Figura 29, pode comprometer a faixa livre de circulação, infringindo os parâmetros de acessibilidade universal.

Reitera-se, portanto, a necessidade de que a arborização e o ajardinamento das vias públicas sejam planejados e executados em conformidade com os critérios estabelecidos na NBR 9050/2020. Esses elementos devem ser obrigatoriamente posicionados na faixa de serviço, de modo a não interferir nas condições de mobilidade e acessibilidade dos pedestres.

A Figura 30, evidencia uma série de problemas decorrentes da ausência de padronização nas calçadas públicas municipais. Entre eles destaca-se a descontinuidade da sinalização tátil, variações no tipo de pavimentação, presença de desníveis e degraus executados para adequar a calçada ao nível das edificações privadas, além da falta de manutenção, que resulta na obstrução do passeio por vegetação espontânea.

Figura 30 - Rua 821/Arquiteto Oscar Niemayer – Trecho com transição abrupta no tipo de pavimentação da calçada, sem nivelamento adequado e com descontinuidade da sinalização tátil direcional.

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Mais grave do que os aspectos anteriormente mencionados é a constatação da inexistência de calçadas em grande parte dos bairros do município, conforme exemplificado na Figura 24 e na Figura 25. Tal ausência configura a principal deficiência identificada na infraestrutura urbana, comprometendo de forma significativa a mobilidade cotidiana dos pedestres e a segurança no deslocamento.

Esses cenários se repetem em novos parcelamentos do solo, demonstrando que a ausência de respaldo legal que imponha a execução das calçadas como condição para a emissão do habite-se contribui para essa problemática.

Figura 31 - Rua 759/dos Pescadores – Ausência de calçadas

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 32 - Rua 797/Mamorana – Ausência de calçadas

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Apesar das problemática identificadas, destaca-se que o município apresenta cenários positivos para a mobilidade ativa, conforme exposto nas Figura 33 e na Figura 34. É relevante notar que as duas imagens mostram a calçada com largura satisfatória e isso permite a passagem simultânea de pedestres nos dois sentidos de circulação. A sinalização tátil é outro aspecto que se destaca, pois foi executada considerando a faixa lisa no seu entorno, conforme atualização da NBR 16.537.

Outros critérios presentes nestas vias, que estimulam a vitalidade urbana e ampliam a sensação de segurança para os transeuntes, como a implantação de mobiliário urbano e iluminação pública ao nível do pedestre.

Figura 33 - Avenida 741/Beira Mar III – Calçada ampla com acessibilidade e mobiliários urbanos

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 34 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Calçada com faixa lisa no entorno da sinalização tátil

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

De modo geral, conclui-se que os trechos de calçadas localizados nas áreas centrais do município, bem como aqueles recentemente executados próximos a algumas edificações institucionais, estão em conformidade com as normativas vigentes de acessibilidade. Em contrapartida, as regiões periféricas do município ainda apresentam precariedade na oferta dessa infraestrutura.

2.9.2.2. Mobiliário urbano

Relacionado aos mobiliários urbanos, a NBR 9050/2020 define mobiliário urbano, como:

> Conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga (ABNT, 2020, p.5)

Essa normativa, em sua seção 8, aborda especificamente esse tema, estabelecendo que os mobiliários devem atender aos princípios da acessibilidade universal, garantindo segurança e autonomia de uso a todas as pessoas. Além disso, eles devem ser projetados de modo a não se representarem obstáculos suspensos e principalmente, não obstruírem a faixa livre de circulação.

Cabe ressaltar que a expressão “acessibilidade universal” é utilizada para englobar dois conceitos de grande relevância para a mobilidade urbana, com o objetivo de garantir a utilização do espaço urbano pela maior diversidade possível de pessoas, promovendo a inclusão e a igualdade social. São eles:

> Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado, de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (NBR 9050/2020).
>
> Desenho Universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva (NBR 9050/2020).

No município de Itapoá, constatou-se que as regiões periféricas apresentam significativa deficiência na infraestrutura de mobiliário urbano. Em diversos trechos, observa-se apenas a presença de posteamento e sinalização vertical, sem a oferta de outros elementos essenciais ao espaço público. Essas áreas caracterizam-se por vias não pavimentadas e por calçadas descontínuas ou danificadas. Isso compromete a viabilidade técnica da implantação de equipamentos urbanos, conforme ilustrado na Figura 35.

Figura 35 - Rua 3190/Emílio da Costa Pereira – Demonstrando a deficiência na infraestrutura de mobiliário urbano.

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Em outro contexto, representado na Figura 36, apesar da existência pontual de lixeiras e arborização, verifica-se que a ausência de delimitação formal da calçada dificulta a correta alocação dos mobiliários.

De acordo com a ABNT NBR 9050/2020, os mobiliários urbanos devem ser posicionados na faixa de serviço ou, quando a calçada possuir largura superior a dois metros, na faixa de acesso (ABNT, 2020). A inexistência de segregação clara entre a calçada e os demais componentes da via pública inviabiliza a adequação funcional desses dispositivos, dificultando a correta aplicação da norma.

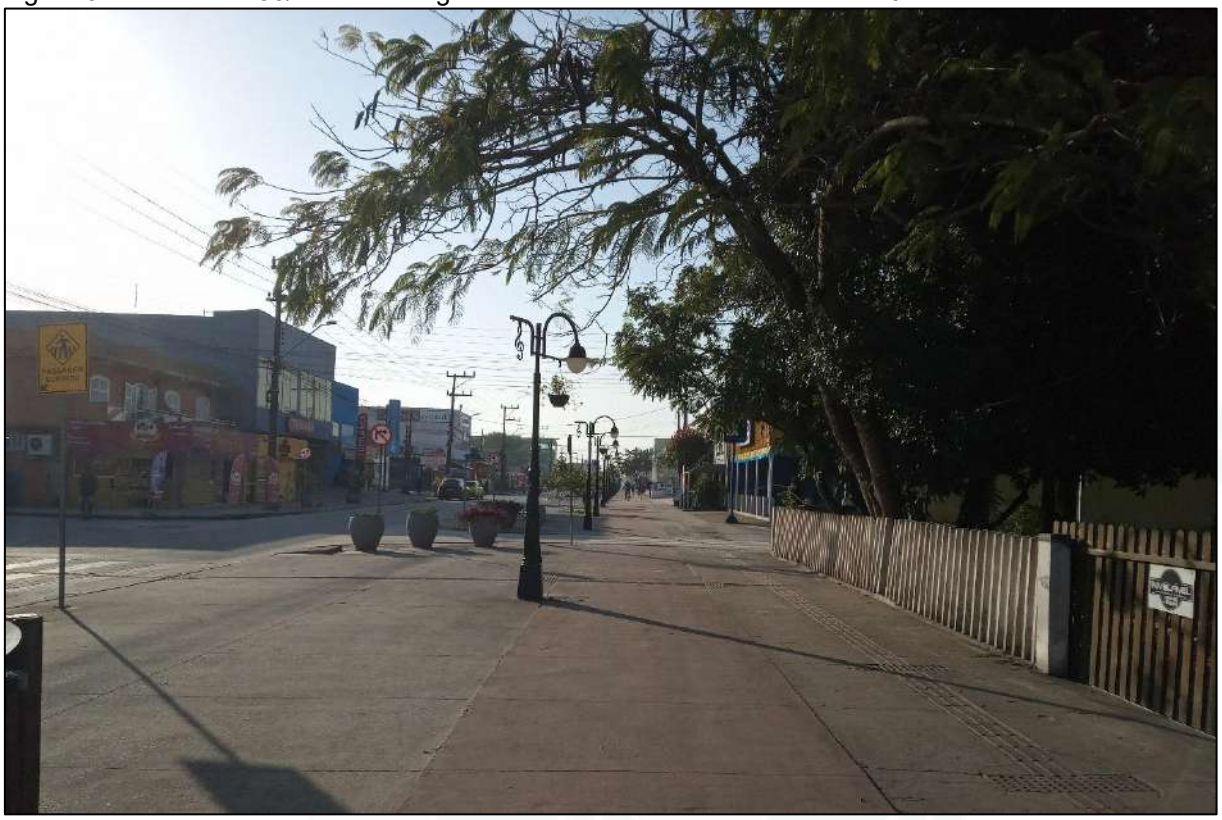
Figura 36 - Rua 1680/Antenor José Alves – Presença pontual de lixeiras e arborização, porém com ausência de delimitação formal da calçada.

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Em contraposição às deficiências observadas nas áreas periféricas, as Figura 37 e Figura 38 evidenciam um cenário de requalificação urbana na Avenida 780 – André Rodrigues de Freitas. A via passou por um processo de adequação, que resultou na implantação de iluminação pública eficiente, espaços de descanso com bancos, paraciclos, vasos ornamentais e sinalização vertical.

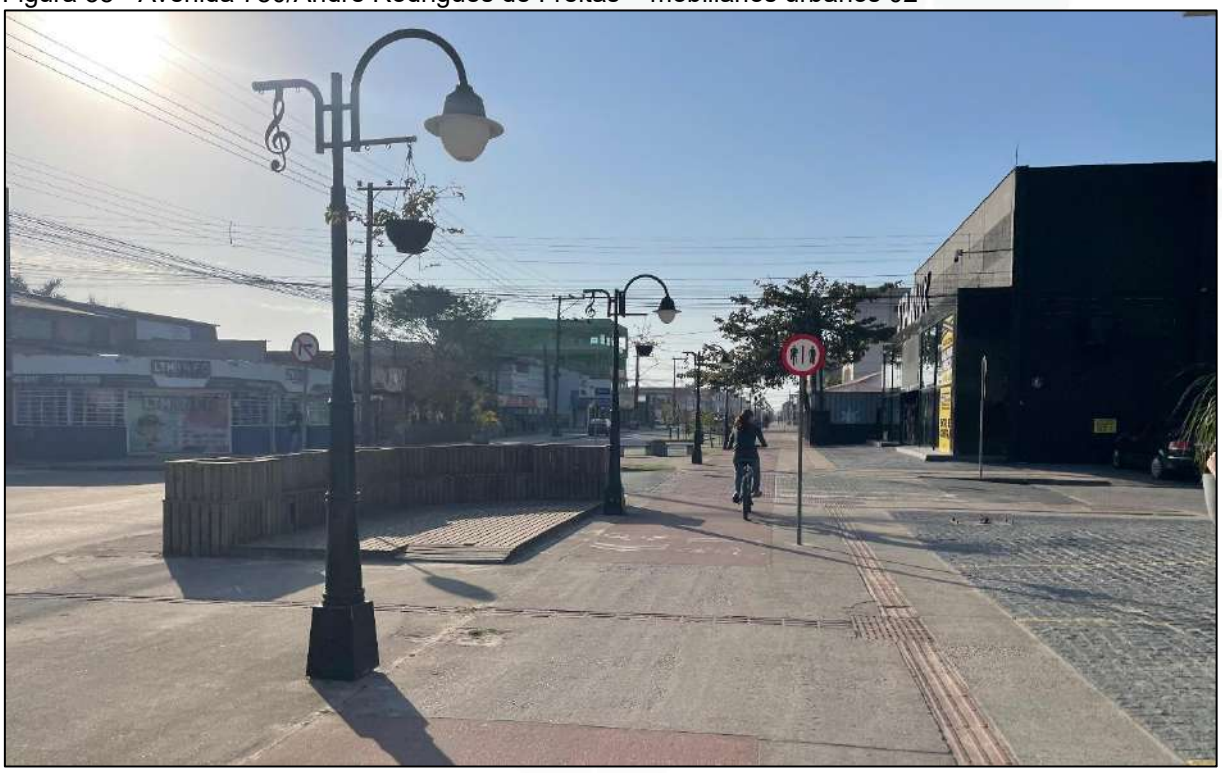
Essa intervenção urbanística viabilizou a acomodação integrada de diferentes modais de deslocamento, assegurando maior conforto, acessibilidade e segurança aos usuários. A presença dos mobiliários urbanos, devidamente posicionados, contribuiu para a valorização do espaço público, promovendo a vitalidade urbana e incentivando o uso coletivo da via.

Figura 37 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – mobiliários urbanos 01



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 38 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – mobiliários urbanos 02



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.9.2.3. Travessias e Conexões

Dentro do contexto urbano existe uma hierarquia que determina quais modais de deslocamento possuem prioridade de passagem. Essa hierarquia parte dos modais mais frágeis, que necessitam de cuidados mais específicos, para os modais mais seguros. Nesta classificação, os modais ativos de transporte apresentam mais vulnerabilidade no trânsito, incluindo-se nesse grupo os pedestres (BRASIL, 2012).

Tendo em vista essa vulnerabilidade, foram criadas sinalizações específicas para garantir a segurança dos pedestres, entre elas as faixas de travessias. De acordo com o CONTRAN (2007), essas faixas delimitam o espaço destinado para a travessia dos pedestres, garantindo a sua prioridade de passagem. Entretanto essa prioridade só é válida quando as faixas atendem aos requisitos estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A implantação dessas faixas nas vias visa identificar o local mais seguro para a travessia, proporcionando maior proteção aos pedestres.

Para abordagem desse tema será levado em consideração as resoluções do CONTRAN: Resolução n.º 738, de 06 de setembro de 2018 - para travessia elevada; e Resolução n.º 973, de 18 de julho de 2022 - anexo IV para a Faixa de Travessia de Pedestre – FTP; e as normativas ABNT que se referem as conexões e acessibilidade. Cabe ressaltar que a faixa de travessia de pedestres deve ser acompanhada de calçadas que possuam elementos de acessibilidade, como rampas de acesso, rebaixos de meio fio, sinalização tátil, entre outros itens estabelecidos no tópico 6.12.7 da NBR 9050/2020.

No município de Itapoá, observou-se que a maioria das travessias de pedestres são do tipo elevada e concentram-se na região central da cidade. A Figura 39 exemplifica uma dessas travessias que conta com sinalização horizontal e vertical em conformidade com os padrões estabelecidos pelo CONTRAN. No entanto, verifica-se a ausência de acessibilidade plena, uma vez que a sinalização tátil está presente apenas em uma das extremidades da travessia.

Figura 39 – R. 2.560 Av. Senhor Bom Jesus – Travessia de pedestres elevada

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

As travessias ilustradas na Figura 40 e na Figura 41 foram executadas em concordância com a Resolução n.º 738, de 06 de setembro de 2018, do CONTRAN, o que representa um aspecto positivo para a mobilidade urbana do município, além de incentivar a adoção de meios ativos de deslocamentos.

Observa-se nas figuras mencionadas que os cenários se distinguem pelo formato utilizado na implantação da sinalização tátil. Na Figura 40, a sinalização conduz o pedestre apenas até a borda da travessia, enquanto na Figura 41, o direcionamento é contínuo ao longo de todo o percurso. Em ambos os casos, a sinalização segue as diretrizes estabelecidas pela NBR 16.537/2024.

Figura 40 - Avenida 741/Beira Mar III – Travessia elevada de pedestres

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 41 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Travessia elevada de pedestres

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Na Figura 42, observa-se o atendimento das normas de acessibilidade e das resoluções vigentes do CONTRAN para as travessias em nível. A travessia apresentada está situada em frente a uma edificação institucional e possui sinalização horizontal e vertical adequada, além de rebaixamento de calçada que garante condições de acessibilidade conforme os parâmetros técnicos exigidos.

Figura 42 – Av. Mariana Michels Borges – Esquina com a R. Frontin – Travessia de pedestres a nível do solo

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Apesar das travessias de pedestres estarem, em sua maioria, executadas de forma adequada, é necessário atentar-se para a sua locação na via. Em diversos trechos da cidade, observa-se a instalação dessas sinalizações muito próximas às esquinas e cruzamentos, fator que pode resultar em acidentes e conflitos, uma vez que os veículos motorizados, ao realizarem conversões, precisam avançar sobre esse espaço para obter visibilidade.

Conclui-se, de modo geral, que as travessias de pedestres existentes no município estão situadas em vias pavimentadas, com boa conectividade com o entorno por meio de calçadas e sinalização tátil. Além disso, apresentam sinalização horizontal e vertical conforme as normas vigentes. Ainda assim, faz-se necessária a adequação de sua locação, de modo a garantir maior segurança e fluidez no trânsito.

Cabe destacar, que a grande maioria das vias urbanas de Itapoá é desprovida de pavimentação. Como consequência, uma parcela significativa do perímetro urbano permanece desassistida de travessias seguras e acessíveis, o que compromete a mobilidade e a inclusão de pedestres, especialmente daqueles com deficiência ou mobilidade reduzida.

2.10. MICROMOBILIDADE

2.10.1. Normas Gerais

O Código de Trânsito Brasileiro - CTB é a primeira normativa federal que trata a bicicleta como meio de transporte, trazendo a permissibilidade de circulação de ciclistas em vias urbanas e rurais de pista dupla, quando não houver infraestrutura específica ao modal. Aborda também a circulação de ciclistas nos passeios, desde que haja autorização e sinalização do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via. Ela ainda prevê a aplicação de sanções que envolvem o modal cicloviário, bem como a definição conceitual de ciclovia e ciclofaixa.

Ainda no âmbito federal, a Lei Federal n.º 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece como diretriz a priorização dos modos de transporte não motorizados em relação aos motorizados, tendo como principal objetivo promover o acesso universal à cidade.

Já a Lei Federal n.º 13.724, de 4 de outubro de, 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil – PBB, prevê o incentivo à utilização da bicicleta como meio de transporte, visando melhorar as condições da mobilidade urbana. Entre às diretrizes dessa legislação, destaca-se a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários como modalidade de deslocamento eficiente e saudável. Além disso, inclui a redução dos índices de poluentes e a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial. Entre seus objetivos, destaca-se a integração do modal cicloviário aos modais do sistema de transporte público coletivo e implantação de políticas de educação para o trânsito que promovam o uso da bicicleta e a sua boa convivência com os demais veículos (Brasil, 2018).

A Resolução n.º 973 do CONTRAN, de 18 de julho de, 2022, em seu Anexo VIII (Sinalização Cicloviária), estabelece especificações e requisitos técnicos a serem adotados na implementação da infraestrutura cicloviária.

A Lei Estadual n.º 17.681, de 11 de janeiro de, 2019 estabelece a criação do sistema estadual cicloviário de Santa Catarina, integrando-o aos sistemas viários e de transportes do estado e dos municípios, e promove a utilização segura da bicicleta como veículo de transporte. Os princípios dessa legislação baseiam-se na acessibilidade universal, segurança, equidade no uso dos espaços de circulação,

desenvolvimento sustentável e promoção de saúde na utilização do modal. Os objetivos norteiam a melhoria das condições de mobilidade urbana e acessibilidade da população, a compatibilização entre as mobilidades estadual e municipal, a promoção do desenvolvimento sustentável e a consolidação da gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. Além disso, estabelecem diretrizes estaduais integrada aos municípios sobre a temática.

2.10.2. Legislação e Diretrizes Municipais

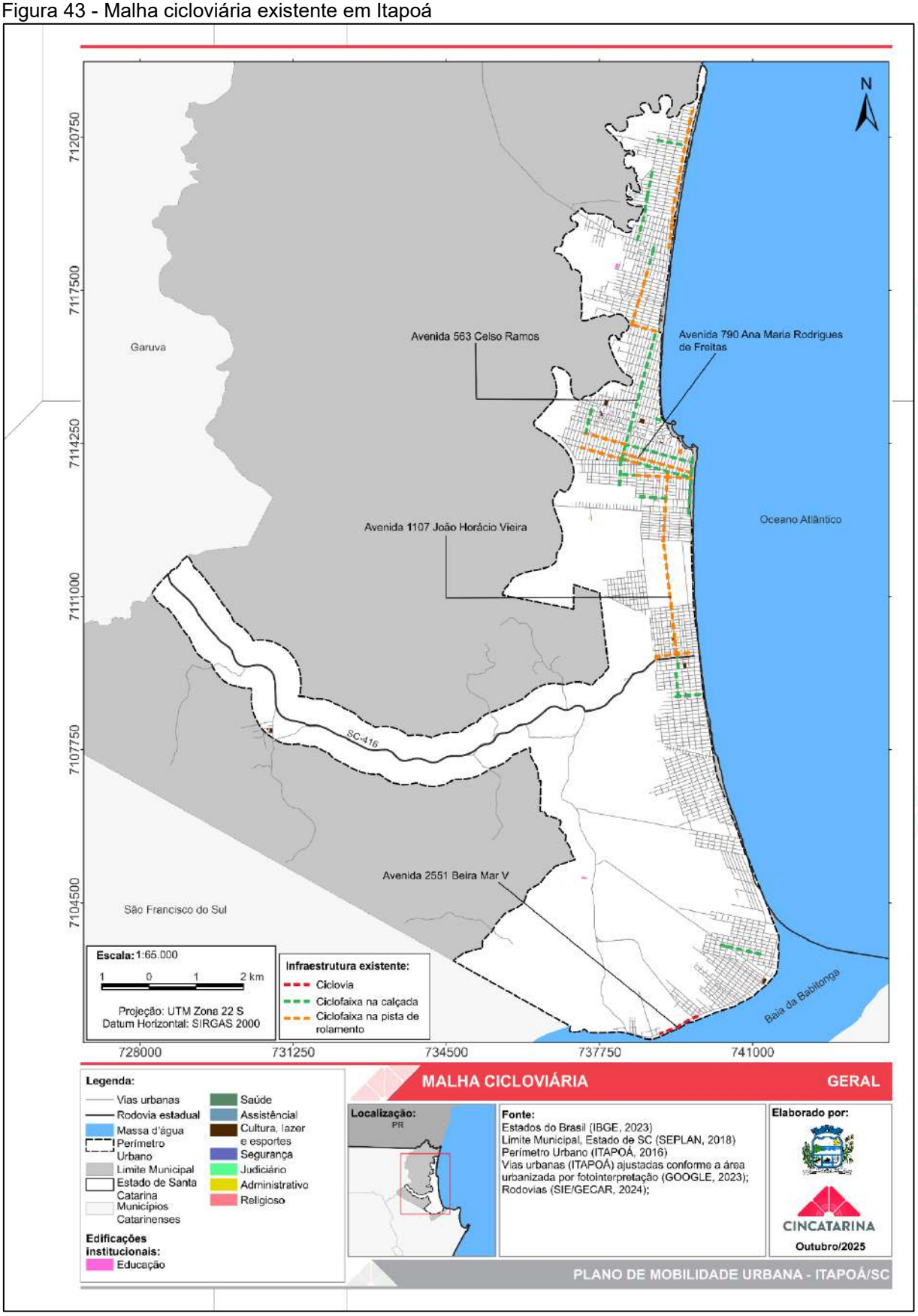
Analisando às legislações municipais de Itapoá, constatou-se a inexistência de diretrizes municipais específicas para implantação de malha cicloviária ou infraestrutura auxiliar no município, limitando-se aos direcionamentos da Lei Municipal n.º 680, de outubro de 2016 que dispõe sobre a circulação, transporte, e mobilidade para o município de Itapoá. Em seguida, será analisada a infraestrutura existente, avaliando as conformidades com o CTB em especial às resoluções que tratam de forma específica do modal cicloviário.

2.10.3. Malha cicloviária

Para que os ciclistas transitem com segurança é necessária uma infraestrutura adequada e destinada exclusivamente a este modal de transporte. No percurso, torna-se imprescindível evitar interrupções, minimizar possibilidades de colisões em interseções e buscar reconhecer a melhor tipologia de malha cicloviária para a hierarquia da via correspondente. Portanto, a rede deve ser bem planejada, ser disposta de forma contínua e estar vinculada com linhas de fluxo importantes, tais como centros de bairros e locais de grande influência no funcionamento do município, além de atender os requisitos mínimos de conforto ao usuário, como a segurança e sinalização indicativa.

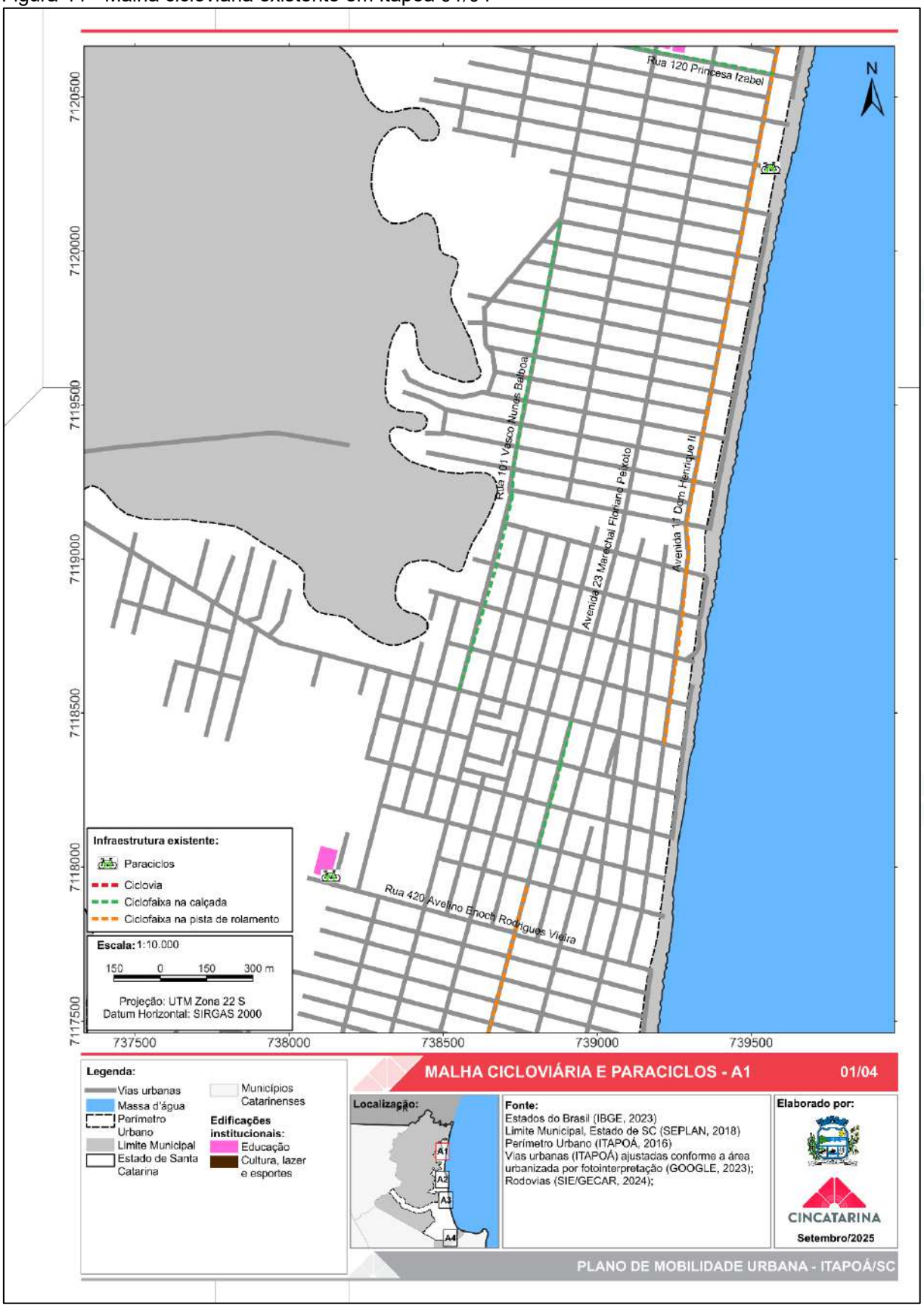
Atualmente, o município de Itapoá possui 28,68 Km de malha cicloviária executada, estando o seu traçado disposto entre as Figura 43 e Figura 47. A malha cicloviária consolidada engloba as principais vias de acesso ao interior dos bairros na região norte e central da cidade, entretanto ao sul do perímetro urbano, ela encontra-se instalada de forma isolada e sem conexão.

Figura 43 - Malha cicloviária existente em Itapoá



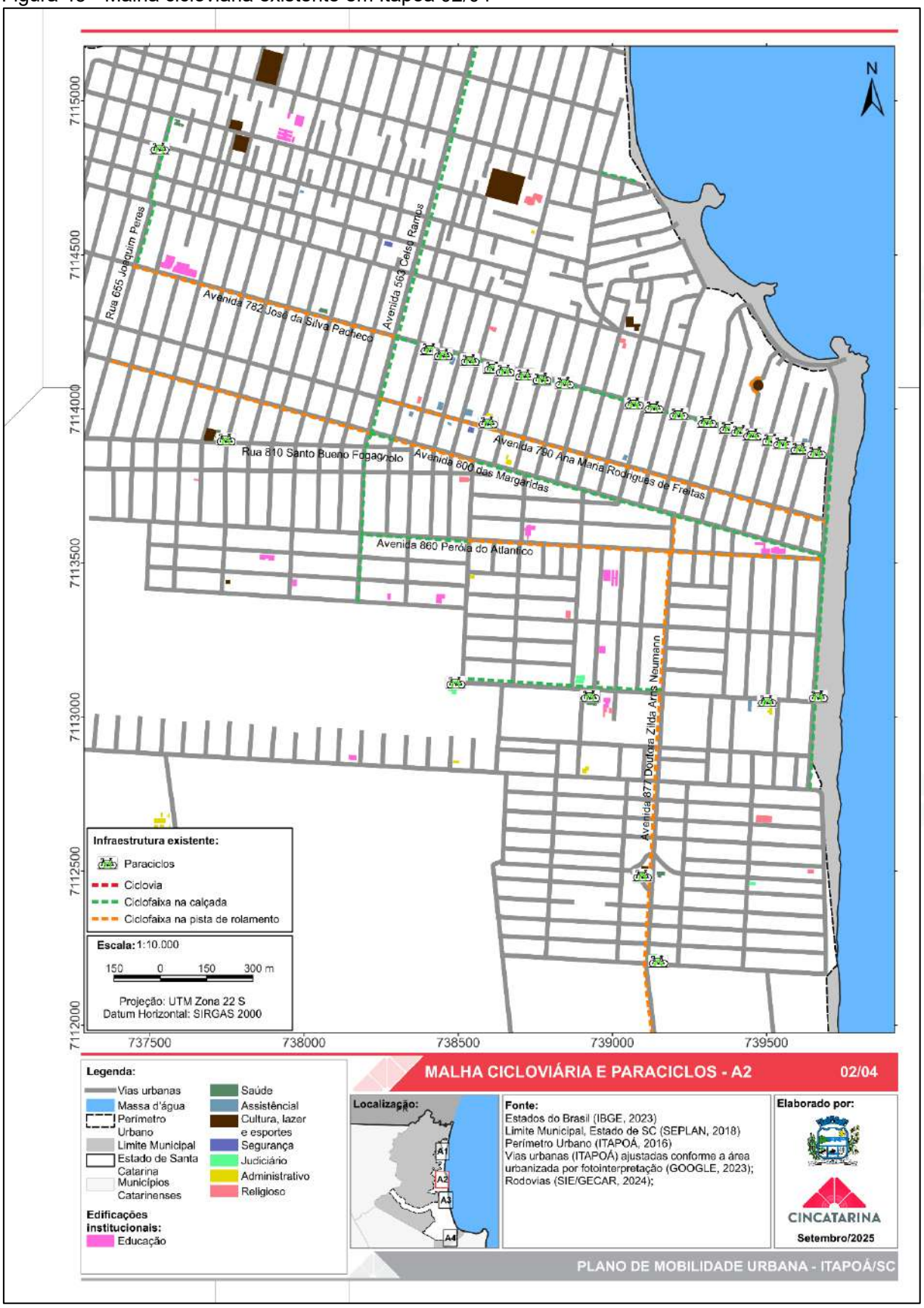
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 44 - Malha cicloviária existente em Itapoá 01/04



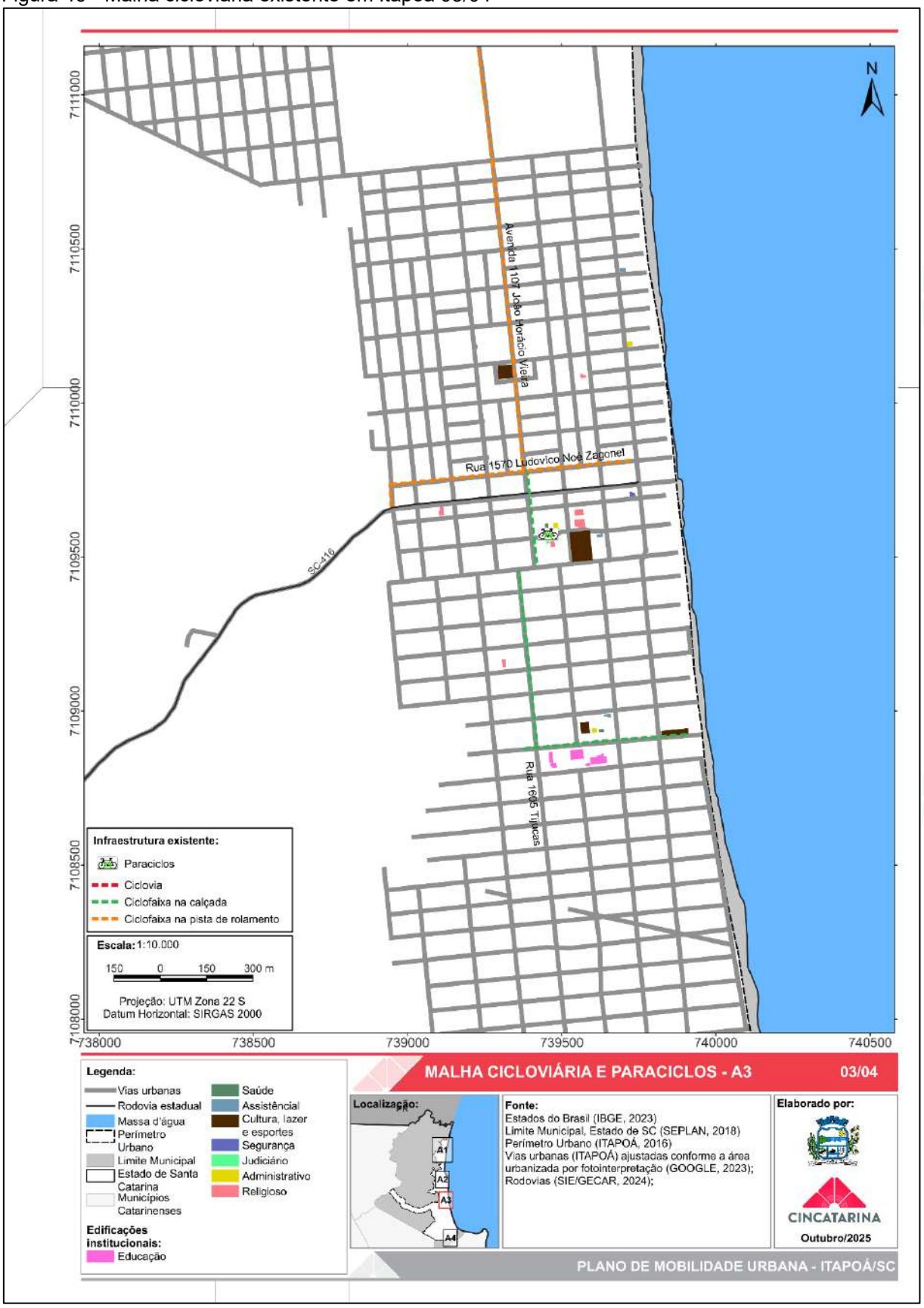
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 45 - Malha cicloviária existente em Itapoá 02/04



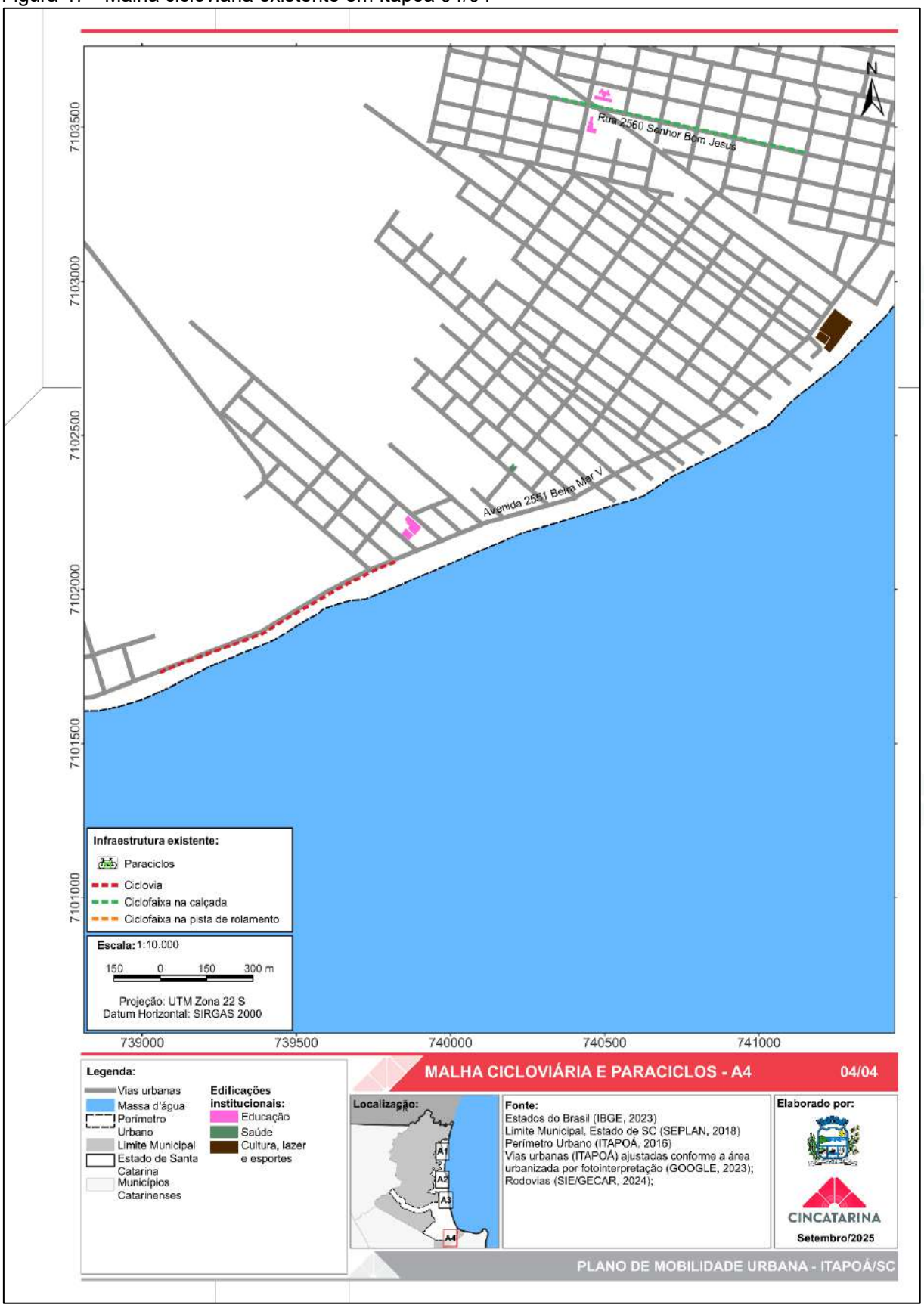
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 46 - Malha cicloviária existente em Itapoá 03/04



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 47 - Malha cicloviária existente em Itapoá 04/04



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Todos os trechos de malha cicloviária executados no município são destinados exclusivamente a circulação de ciclistas em todos os horários do dia, ou seja, não há outros usos possíveis dentro da infraestrutura, o que favorece significativamente a mobilidade urbana ativa e incentiva o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano.

Em relação a infraestrutura destinada a circulação do modal cicloviário em Itapoá, torna-se pertinente avaliá-la dentro de alguns indicadores descritos a seguir:

- **Pavimentação:** avaliação da qualidade da pavimentação na malha cicloviária.

Todos os segmentos da malha cicloviária estão implantados em vias pavimentadas e apresentam, de maneira geral, bom estado de conservação, sem evidências significativas de degradação do pavimento, como buracos, ondulações, fissuras ou outras irregularidades superficiais.

- **Largura:** refere-se as dimensões geométricas da malha cicloviária.

Conforme citado anteriormente, o município de Itapoá não dispõe de regulamentação específica que estabeleça o gabarito mínimo para a infraestrutura cicloviária. Em função disso, a implantação das estruturas para o tráfego de bicicletas não seguiu um padrão previamente definido.

Diante dessa lacuna, foi necessário realizar vistorias *in loco* para identificar a configuração atual da malha cicloviária. Foi observado que a rede é composta por ciclovia e ciclofaixas, locadas junto a pista de rolamento ou na calçada, ambas operando com fluxo bidirecional de ciclistas.

Em relação às tipologias identificadas, constatou-se que os trechos de ciclofaixa executados junto às calçadas, de modo geral, apresentam largura adequada para suportar o tráfego simultâneo de bicicletas em sentidos opostos, conforme ilustrado na Figura 48. Por outro lado, as ciclofaixas das pistas de rolamento, em sua maioria, não possuem largura suficiente para permitir adequadamente o fluxo bidirecional, apresentando medidas inferiores a 2 metros, como exemplificado na Figura 49.

Com relação a ciclovia, ela abrange apenas um pequeno trecho localizado próximo ao Porto de Itapoá e não apresenta dimensionamento adequado para permitir o tráfego bidirecional de ciclistas, conforme apresentado na Figura 50.

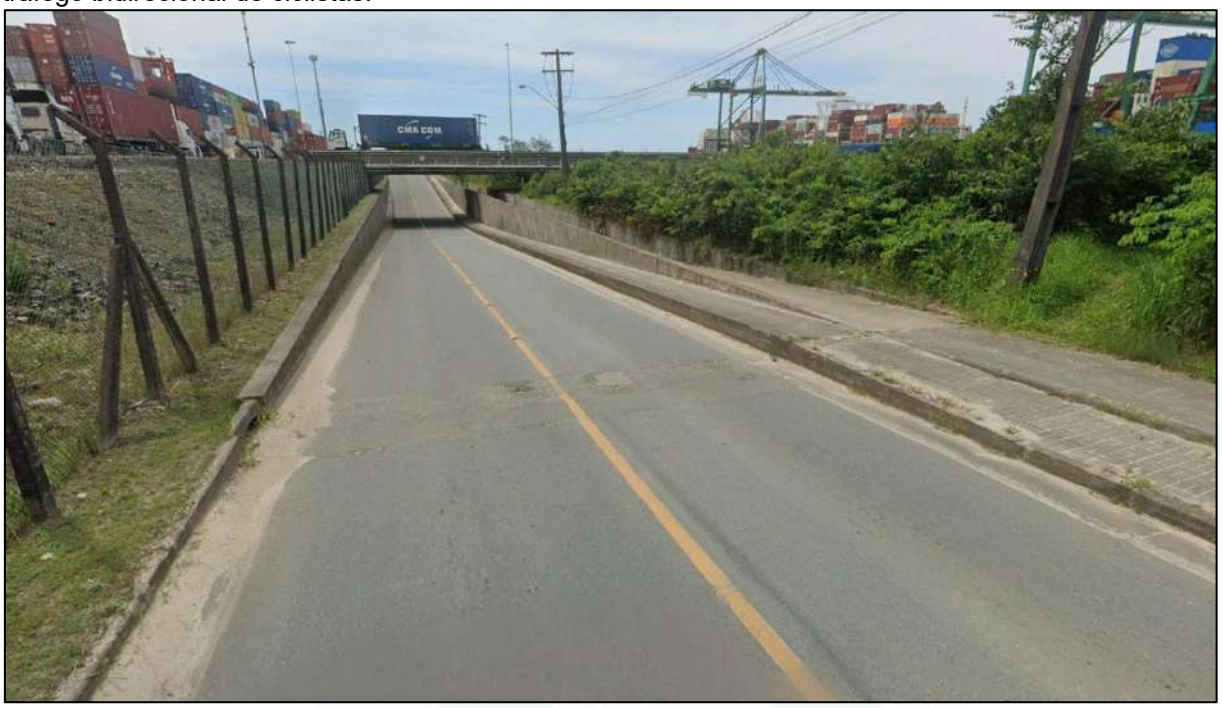
Figura 48 - Av. 1670/das Nações Unidas – Ciclofaixa junto a calçada com largura adequada para o tráfego bidirecional de bicicletas

Fonte: CINCATARINA (2025).

Figura 49 - Malha cicloviária do tipo ciclofaixa no nível da pista de rolamento com largura insuficiente para o fluxo bidirecional de bicicletas.

Fonte: CINCATARINA (2025).

Figura 50 - Av. 2551/Beira Mar V – Ciclovia próximo ao Porto de Itapoá com largura inadequada para tráfego bidirecional de ciclistas.



Fonte: Google Earth (2025).

- **Mobilidade:** Análise das dimensões das quadras.

Neste item, é analisada a extensão das quadras contíguas aos trechos da malha cicloviária, considerando que quadras menores proporcionam maior possibilidade de rotas alternativas para os ciclistas. Conforme observado da Figura 43 a Figura 47, a configuração urbana de Itapoá apresenta dois padrões distintos de parcelamento: 1) quadras ortogonais regulares, predominantes na maior parte do perímetro urbano; e 2) quadras configuradas em formato espinha de peixe, caracterizadas por uma via principal que se ramifica em logradouros, em geral, sem saída, estando distribuídas principalmente nos acessos a orla marítima e nas regiões periféricas da cidade.

Apesar dos diferentes padrões identificados, observa-se que a grande maioria dos trechos englobados pela malha cicloviária estão adjacentes a malhas ortogonais regulares. Essas quadras possuem, em média, dimensões de 200 metros no seu lado maior e 80 metros na testada menor, resultando em uma ampla diversidade de opções para escolha de rotas de deslocamento.

No entanto, existem algumas exceções associadas às características de uso e ocupação do solo que limitam a conectividade cicloviária em determinadas áreas. Um

exemplo disso é o trecho da Avenida 1107/João Horácio Vieira, que atualmente atravessa glebas extensas em processo de parcelamento, dificultando a implantação de conexões cicloviárias mais diversificadas.

- **Atratividade:** Análise da locação da malha cicloviária em relação ao uso do solo.

Ao analisar os segmentos de malha cicloviária ilustrados na Figura 43 e compará-los com o uso do solo detalhado no item 2.8.2, fica evidente que a maior parte dessa infraestrutura está coerente com as áreas de centralidade comercial e de serviços, bem como, aos acessos internos dos bairros.

Embora haja trechos executados no interior dos bairros, em vias com predominância de usos residenciais, eles desempenham um papel fundamental para incentivar o uso da bicicleta como um meio de transporte diário, pois ampliam a cobertura de atendimento e viabilizam as conexões com áreas de interesse da população de Itapoá.

- **Segurança Viária:** Análise da locação da malha cicloviária em relação a tipologia de via e a relação com veículos motorizados e a sinalização.

A malha cicloviária de Itapoá é composta predominantemente por ciclofaixas, implantadas ao nível da pista de rolamento ou das calçadas. Segundo o CONTRAN, esse tipo de infraestrutura é recomendado para vias arteriais, coletoras ou locais onde a velocidade máxima permitida seja de até 50 km/h. Durante as visitas realizadas *in loco*, observou-se que a maior parte das vias municipais contíguas as ciclofaixas possuem limite de velocidade regulamentado em 40 km/h, conforme a sinalização vertical. Isso demonstra a compatibilidade com os critérios de segurança viária para trechos cicláveis.

Na região próxima ao Porto de Itapoá, a infraestrutura adotada foi a ciclovia, o que se mostra adequado às características da via. No entanto, não existe sinalização vertical que indique o limite de velocidade nesse trecho, o que pode comprometer a segurança dos usuários da via, especialmente os mais vulneráveis.

Quanto à sinalização horizontal e vertical, verificou-se que os trechos de ciclofaixa localizados junto às calçadas estão em conformidade com às diretrizes

estabelecidas pelas resoluções do CONTRAN, conforme ilustrado na Figura 51. Por outro lado, essa conformidade não é observada nas ciclofaixas inseridas ao nível da pista de rolamento, nem na ciclovia, como evidenciado na Figura 52.

As infraestruturas citadas como problemáticas, apresentam desgaste na sinalização horizontal, dificultando a sua identificação e visibilidade. Além disso, por se tratar de um modal vulnerável em relação aos veículos motorizados, algumas demarcações deveriam ser adicionadas para reforçar a segurança dos ciclistas.

> Art. 234. [...]
> § 2º Nas ciclovias, é obrigatória a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores. (Redação acrescida pela Lei Complementar n.º 260/2020)
> § 3º O sentido de circulação das ciclovias deverá ser sinalizado horizontalmente por setas indicativas, contendo a expressão "sentido obrigatório". (Redação acrescida pela Lei Complementar n.º 260/2020) (São Lourenço do Oeste, 2012, art. 234, on-line).

Figura 51 - Avenida 741/Beira Mar III – Ciclofaixa com sinalização de sentido obrigatório

Fonte: CINCATARINA (2025).

Figura 52 - Avenida 1107/João Horácio Vieira – Trecho de ciclofaixa ao nível da pista de rolamento que não se apresenta em conformidade com as diretrizes do CONTRAN, evidenciando desgaste na sinalização horizontal.

Fonte: Google Earth (2025).

Com relação as marcações de cruzamentos rodocicloviários, nota-se que elas se encontram executadas conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume VIII – e possui delimitação de área na cor vermelha e contorno tracejado na cor branca.

Figura 53 - Travessia de ciclistas

Fonte: CINCATARINA (2025).

- **Segurança Pública:** Análise da iluminação da malha cicloviária e da circulação de pessoas, funcionando como vigilância natural

Durante as vistorias realizadas *in loco*, constatou-se que todos os trechos da malha cicloviária do município contam com iluminação pública, uma vez que, em determinados pontos, a iluminação foi implantada em altura compatível com a escala do ciclista. Essa adequação é fundamental para garantir a segurança e a qualificação do espaço urbano, além de estimular o uso da bicicleta em períodos de baixa luminosidade natural.

No entanto, é pertinente avaliar individualmente os trechos em que a iluminação pública pode ser aprimorada, com o objetivo de qualificar a infraestrutura oferecida à população, sobretudo em locais com maior potencial para a ocorrência de sinistros de trânsito, como nas travessias de pedestres.

No que diz respeito à vigilância natural, há uma relação direta com o uso do solo, pois esse modelo de segurança é promovido pela presença constante de pessoas e pelas atividades desenvolvidas no espaço urbano. Assim, áreas centrais, caracterizadas por maior concentração de comércio e serviços, tendem a apresentar níveis mais elevados de vigilância natural quando comparação às regiões predominantemente residenciais.

Em Itapoá, conforme apresentado no item sobre atratividade, a malha cicloviária abrange tanto zonas comerciais quanto áreas residenciais. Nesse contexto, incentivar a implantação de usos mistos no interior dos bairros contribui para direcionar o desenvolvimento urbano e fortalece a segurança dos espaços públicos, por meio da presença constante de pessoas nas ruas.

- **Conforto:** Análise da arborização da malha cicloviária

A malha cicloviária de Itapoá apresenta dois cenários distintos no que se refere à arborização urbana. O primeiro cenário (Figura 54 -) representa a maior parte da infraestrutura cicloviária do município. É caracterizado pela ausência de arborização que fornece sombreamento direto aos ciclistas. Essa limitação compromete o conforto térmico dos usuários, especialmente em períodos de alta incidência solar.

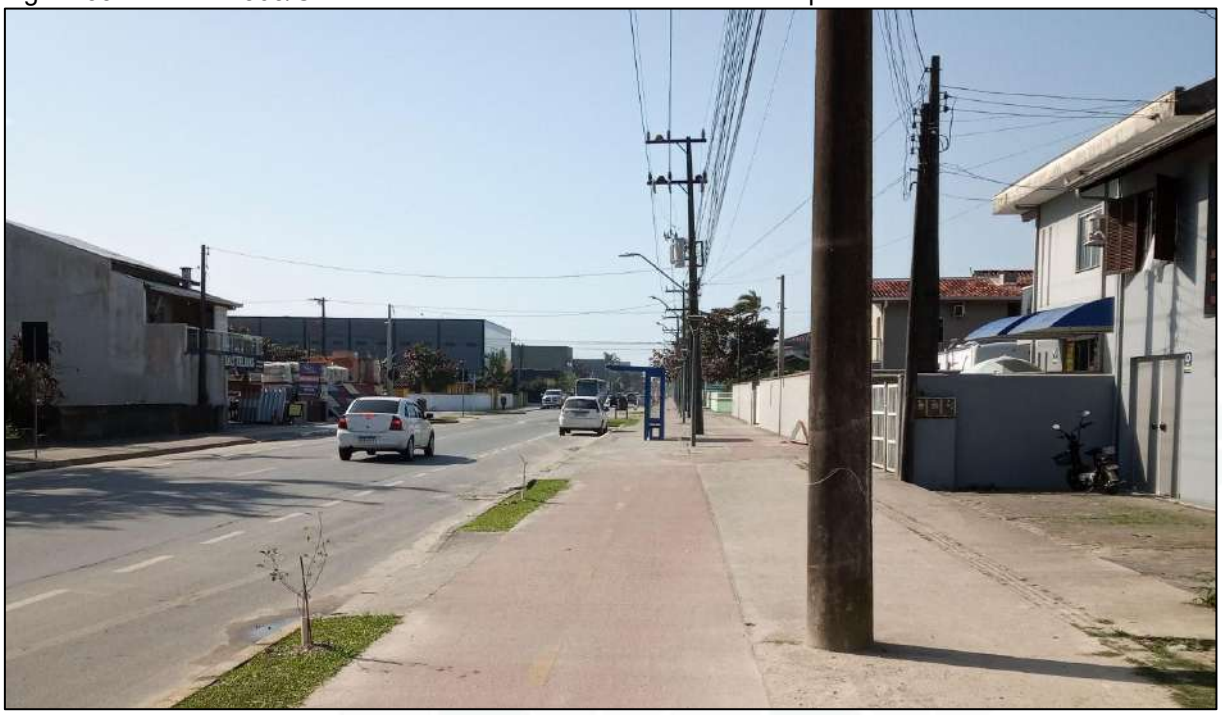
O segundo cenário (Figura 55) contempla trechos localizados nas vias centrais da cidade que, embora não apresentassem sombreamento efetivo no momento das visitas *in loco,* já contavam com mudas de árvores plantadas ao longo da via.

A iniciativa reflete o interesse do município em valorizar o conforto urbano, prevendo que, com o desenvolvimento das espécies vegetais, os trechos se tornem mais atrativos para ciclistas e pedestres.

Figura 54 - Trecho representativo da malha cicloviária do município, caracterizado pela ausência de arborização.

Fonte: CINCATARINA (2025).

Figura 55 - Avenida 563/Celso Ramos – Via com mudas de árvores plantadas



Fonte: CINCATARINA (2025).

2.10.4. Estacionamento público para bicicletas

Segundo o Arch Daily (2019), junto as ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas é imprescindível proporcionar locais adequados para que as bicicletas possam ser estacionadas nos finais dos percursos e/ou em locais estratégicos para parada. Dentre as modalidades de estacionamentos para bicicletas podemos identificar os bicicletários que são espaços fechados, geralmente com algum tipo de vigilância e infraestrutura adicional; e os paraciclos que são estruturas que permitem apoiar e trancar a bicicleta de maneira segura. Esse último pode ser integrado no mobiliário urbano dos municípios, junto a bancos, placas, luminárias, arborização e totens informativos, de modo a facilitar a parada dos ciclistas.

Considerando a importância desta infraestrutura auxiliar como um meio de complementação e estímulo ao uso da bicicleta diariamente, realizou-se o levantamento dos estacionamentos para bicicletas existentes no município. Foi constada a existência de 31 pontos de paraciclos, ilustrados da Figura 56 a Figura 59 e distribuídos nas seguintes vias:

- Rua 420/Avelino Enoch Rodrigues Vieira: 01 unidade;
- Avenida 11/Dom Henrique II: 01 unidade;

- Rua 655/Joaquim Peres: 01 unidade;
- Rua 839/Felipe Schimidt: 01 unidade;
- Avenida 790/Ana Maria Rodrigues de Freitas: 01 unidade;
- Avenida 789/André Rodrigues de Freitas: 15 unidades;
- Avenida 782/José da Silva Pacheco: 04 unidades;
- Avenida 741/Beira Mar III: 01 unidade;
- Rua 960/Mariana Michels Borges: 03 unidades;
- Avenida 877/Doutora Zilda Arns Neumann: 01 unidade;
- Rua 1100/Anévio Paese: 01 unidade; e
- Rua 1590/Nossa Senhora do Perpétuo Socorro: 01 unidade.

Esses paraciclos atendem, em média, de cinco a sete bicicletas simultaneamente por ponto, um valor considerável. No entanto, destaca-se que a maior parte da malha cicloviária existente não possui essa infraestrutura auxiliar.

Figura 56 - Paraciclo na Avenida 789/André Rodrigues de Freitas

Fonte: CINCATARINA (2025).

Figura 57 - Paraciclo na Avenida 741/Beira Mar III

Fonte: CINCATARINA (2025).

Figura 58 - Paraciclo na Avenida 11/Dom Henrique II

Fonte: CINCATARINA (2025).

Figura 59 - Paraciclo na Rua 960/Mariana Michels Borges

Fonte: CINCATARINA (2025).

Cabe acrescentar que, apesar de o Plano Diretor municipal não tornar obrigatória a implantação de estacionamentos para bicicletas em edificações privadas, observou-se *in loco* que muitas delas já oferecem esse tipo de estrutura.

Essa característica voluntária do comércio local torna-se benéfica a mobilidade urbana, pois viabiliza a utilização rotineira da bicicleta como um meio de descolamento oficial.

2.10.5. Autopropelido e bicicletas elétricas

A micromobilidade é um conceito relativamente recente, que vem sendo difundido no Brasil como uma solução para pequenos. Esses trajetos podem ser realizados com veículos leves, de baixa ou média velocidade, como os autopropelidos e as bicicletas elétricas. Essa tipologia de deslocamento permite a integração

intermodais, ou seja, pode ser utilizado para complementar-se a outro modal de transporte, reduzindo a utilização de veículos individuais motorizados (ITDP; 2021).

O trânsito em vias públicas de ciclomotores, bicicletas elétricas e autopropelidos é regulamentado pela Resolução n.º 996, de 15 de junho de 2023, do CONTRAN. O documento define os equipamentos obrigatórios para cada tipologia, as regras de circulação e os possíveis cadastramentos, registro e licenciamento, sendo neste caso apenas para os ciclomotores.

Em consulta às legislações municipais de Itapoá, constatou-se a inexistência de matéria legislativa que aborde sobre a implantação e/ou funcionamento deste modal de transporte no limite municipal. Essa característica é tida como um ponto a ser analisado, tendo em vista o potencial existente em gerar a intermodalidade e consequentemente a redução do uso do veículo individual motorizado e da emissão de gases poluentes.

Durante os levantamentos de campo realizados na cidade, observou-se que, apesar da ausência de regulamentação municipal, o uso de veículos autopropelidos é amplamente disseminado. Embora a adoção de meios alternativos de deslocamento traga benefícios para a mobilidade urbana, a falta de normas e fiscalização adequadas pode contribuir para a desordem do espaço urbano.

As Figura 60 e Figura 61 ilustram uma situação recorrente em Itapoá, em que, devido à ausência de fiscalização, muitos usuários de veículos autopropelidos estacionam em locais inadequados, inclusive sobre a faixa livre destinada à circulação de pedestres.

Figura 60 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Autopropelido estacionado

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 61 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Autopropelido estacionado junto ao paraciclo

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.11. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

O transporte coletivo tem como objetivo garantir o acesso de toda a população ao espaço urbano, permitindo que as pessoas se desloquem de forma segura e sem restrições. No entanto, de acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos – NTU (2023), apenas 31% dos municípios brasileiros oferecem esse serviço de forma pública e intramunicipal, enquanto 18% o disponibilizam de maneira intermunicipal com atendimento urbano. Dessa forma, 51% das cidades brasileiras não dispõem desse modal de deslocamento.

Essa situação decorre, em grande parte, dos impactos da pandemia da COVID-19, uma vez que, entre os anos de 2020 e 2022, os serviços de transporte coletivo foram ofertados de maneira restrita, visando garantir o distanciamento social determinado pela Organização Mundial da Saúde – OMS afim de evitar a proliferação do vírus.

Em decorrência desse cenário, o serviço de transporte coletivo brasileiro sofreu uma queda considerável no número de usuários, conforme apresentado na Figura 62. Observa-se que, entre os anos de 2019 e 2020, houve uma queda de 50,99% no número de usuários diários. Além disso, até o ano de 2025, esse índice ainda não se recuperou totalmente permanecendo 14,35% abaixo dos valores registrados em 2019.

Figura 62 - Viagens diárias pelo transporte coletivo no Brasil

Fonte: NTU (2025)

2.11.1. Legislações e Diretrizes Municipais

Lei Municipal n.º 624, de novembro de 2015

Em Itapoá, o transporte coletivo é regulamentado pela Lei Municipal n.º 624, de 11 de novembro de 2015, a qual determina que esse serviço é essencial e deve ser prestado sob regime de direito público, baseando-se nos seguintes princípios:

> Art. 3º. [...]
> I - acessibilidade universal;
> II - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
> III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público;
> IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público;
> V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
> VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
> VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
> VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
> IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (ITAPOÁ, 2015).

A prestação do serviço de transporte coletivo em Itapoá deve assegurar sua integração às políticas de desenvolvimento urbano. Além disso, deve priorizar os modais de transporte não motorizados e coletivos em relação aos modais individuais motorizados, conforme estabelecido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n.º 12.587/2012) (ITAPOÁ, 2015).

Também consta como diretriz a integração dos modos de transporte, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, o incentivo à adoção de novas tecnologias e a priorização de projetos voltados ao transporte coletivo e à mobilidade urbana (ITAPOÁ, 2015).

Todas essas premissas baseiam-se nos objetivos determinados pela referida legislação:

> Art. 5º. [...]
> I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
> II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
> III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
> IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
> V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (ITAPOÁ, 2015).

Esses princípios, objetivos e diretrizes aplicam-se tanto ao transporte coletivo quanto ao transporte escolar, sendo a sua gestão e regulação atribuída a Secretaria de Ordem Pública e Secretaria de Educação, quando se trata do transporte escolar (ITAPOÁ, 2015).

Como órgão responsável pelo funcionamento do modal de deslocamento no município, a Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos, conforme disposto no artigo 9º, possui entre suas atribuições a organização do serviço prestado e a execução dos atos necessários à efetivação da contratação de empresa concessionária. Do mesmo modo, cabe à Secretaria a definição das normas econômicas, que incluem os valores de tarifas e subsídios, a fixação de regras de funcionamento e a fiscalização do sistema (ITAPOÁ, 2015).

Quando o serviço de transporte coletivo for prestado por meio de concessão a terceiros, a contratação deverá ser precedida de processo licitatório. Além disso, de acordo com o disposto no artigo 11, a Secretaria deverá manter sob sua responsabilidade todas as informações relevantes, de modo a garantir o efetivo controle da prestação do serviço (ITAPOÁ, 2015).

Com relação a política tarifária, a Lei Municipal n.º 624/2015 estabelece como diretrizes a equidade no acesso ao serviço, a melhoria da eficiência e da eficácia do sistema, sua utilização como instrumento da política de ocupação equilibrada do solo urbano, a contribuição dos beneficiários, transparência, integração física e tarifária entre os diversos modos de transporte e a publicidade dos parâmetros qualitativos e quantitativos do sistema (ITAPOÁ, 2015).

A previsão legal quanto à obrigatoriedade de divulgação das informações pertinentes ao correto funcionamento do sistema e às tarifas configura-se como uma premissa fundamental para a adesão da população ao transporte público.

Conforme estabelece a Lei Municipal n.º 624, de novembro de 2015, em seu artigo 18, têm acesso gratuito ao sistema as pessoas idosas as pessoas com deficiência. Além disso, identificou-se que outras categorias possuem descontos nas tarifas do transporte público coletivo, como é o caso dos estudantes do ensino médio, que recebem 50% de desconto, conforme o Decreto Municipal n.º 66, de março de 1991(ITAPOÁ, 1991; ITAPOÁ, 2015).

> **Art. 22** São obrigações dos usuários, além de outras previstas nesta Lei:
> I - utilizar, de modo conveniente, os serviços que lhe forem disponibilizados observando as normas;

> II - dar conhecimento ao Poder Público e à concessionária de quaisquer fatos que possam afetar a prestação dos serviços;
> III - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços;
> IV - pagar as tarifas referentes aos serviços que lhes forem prestados (ITAPOÁ, 2015).

Apesar das obrigações atribuídas aos usuários, é importante destacar que estes também possuem direitos, conforme estabelecido a seguir:

> **Art. 21** [...]
> I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
> II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local dos serviços de transporte público;
> III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
> IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização dos serviços de transporte público.
> Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:
> I - seus direitos e responsabilidades;
> II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços;
> III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta (ITAPOÁ, 2015).

A obrigatoriedade de divulgação dos locais de embarque e desembarque, itinerários, horários e tarifas beneficia diretamente os usuários, uma vez que possibilita a compreensão do funcionamento do sistema. Destaca-se, ainda, a importância de que essas informações sejam apresentadas de forma clara e de fácil interpretação, conforme descrito no parágrafo único do artigo 21.

Lei Municipal n.º 734, de 31 de outubro de 2017

O transporte coletivo no município de Itapoá apresenta diversas modalidades, tais como fretamento contínuo ou eventual, o transporte de turistas, serviço particular com veículo próprio e transporte escolar. No caso do transporte escolar, ele engloba os estudantes desde as séries iniciais até o ensino médio (ITAPOÁ, 2017).

O transporte por fretamento contínuo configura-se como uma das modalidades mais comumente identificadas no município, estando, em geral, associado a indústrias que contratam esse tipo de serviço para o deslocamento de seus colaboradores entre a residência e o local de trabalho. Essa modalidade contribui positivamente para a

mobilidade urbana, uma vez que possibilita o transporte de diversos passageiros em um único veículo com mesmo destino, reduzindo o número de veículos individuais em circulação.

Essa tipologia de deslocamento deve possuir licença para a realização do serviço, bem como atender às exigências legais relacionadas aos padrões de qualidade e à vida útil dos veículos, conforme estabelecido em legislação municipal (ITAPOÁ, 2017).

Lei Municipal n.º 1.480, de 6 de novembro de 2025

A referida lei institui o Programa “Adote um Ponto de Ônibus”, que tem como finalidade celebrar parcerias com a sociedade civil e com pessoas jurídicas de direito público ou privado, visando à implantação, recuperação e manutenção das infraestruturas destinadas ao embarque e desembarque de passageiros (ITAPOÁ; 2025).

Os pontos abrangidos por essa lei deverão atender à NBR 9050 vigente, bem como às suas eventuais atualizações, no que se refere à infraestrutura e ao local de implantação. Além disso, poderão ser incorporadas tecnologias sustentáveis, como a instalação de placas fotovoltaicas para geração de energia, telhados verdes e o uso de materiais recicláveis, entre outras soluções (ITAPOÁ; 2025).

Outro aspecto de suma importância é a possibilidade de implantação de espaços destinados à publicidade e propaganda, os quais deverão ser previamente aprovados pela municipalidade antes de sua exposição ao público (ITAPOÁ; 2025).

Decreto Municipal n.º 1.593, de julho de 2012

O município de Itapoá dispõe do Decreto n.º 1.593, de julho de 2012, que regulamenta a prestação dos serviços públicos e privados de transporte de passageiros. Em seu artigo 2º, o decreto estabelece que tais serviços poderão ser prestados diretamente pela Administração Pública ou mediante regime de concessão, em consonância com a premissa prevista na Lei Municipal n.º 624, de julho de 2015 (ITAPOÁ, 2012a).

As diretrizes estabelecidas no referido decreto são semelhantes àquelas previstas na Lei Municipal n.º 624, de janeiro de 2015, entretanto incorporam tópicos adicionais, conforme descrito a seguir:

> **Art. 3º.** [...]
> II - Planejamento global da cidade, notadamente na área de uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico;
> III - Universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
> IV - Boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes; [...]
> VIII - Estímulo à participação do usuário no acompanhamento da prestação dos serviços delegados;
> IX - Transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
> X - Estímulo à produtividade e qualidade através de avaliações de indicadores estabelecidos;
> XI - Automatização dos meios de bilhetagem, de forma a garantir a eficiência no atendimento ao passageiro (ITAPOÁ, 2012a).

O planejamento da ocupação urbana integrado ao sistema de transporte coletivo tem o potencial de reduzir os deslocamentos diários da população. Em áreas com diversidade de usos do solo, capazes de suprir as necessidades cotidianas dos moradores, a demanda por longos deslocamentos é significativamente reduzida, podendo ser atendida, inclusive, por modais ativos de transporte, como caminhadas e o uso de bicicletas.

No município de Itapoá, o serviço de transporte coletivo é classificado em quatro categorias, conforme o artigo 7º deste decreto: especial (transporte escolar, industrial ou de servidores ou empregados públicos), experimental (linhas em processo de estudo de viabilidade), extraordinário (para atendimento a situações excepcionais) e regular (serviços básicos com horário e itinerário) (ITAPOÁ, 2012a).

Esses serviços subdividem-se, quanto à tipologia da viagem, em comum, semi expressa e expressa. As viagens comuns realizam paradas em todos os pontos de embarque e desembarque pertencentes a linha; as semi expressas possuem número reduzido de paradas; e as expressas realizam paradas apenas nos pontos terminais (ITAPOÁ, 2012a).

A definição dos itinerários, terminais, quadros de horários, frota necessária e características dos veículos de acordo com a capacidade de lotação, são definidos pelo órgão gestor do transporte. A viabilidade de implantação do serviço baseia-se em critérios de densidade urbana, sendo estabelecido que, nas áreas contempladas, o

usuário não deve percorrer uma distância superior à 600 metros para acessar um ponto de embarque e desembarque (ITAPOÁ, 2012a).

Essa delimitação de distância máxima entre o usuário e a infraestrutura de suporte ao transporte coletivo, viabiliza a adoção de modais ativos de deslocamento no início e no final das viagens.

No que tange aos direitos do usuário, o artigo 15 do decreto assegura o acesso a um transporte seguro e pontual, conforme linhas e itinerários previamente definidos; o tratamento respeitoso a todos os usuários e operadores do sistema; tarifas compatíveis com a qualidade do serviço; a priorização do transporte coletivo no planejamento do tráfego; além do direito à informação contínua, clara e acessível sobre o funcionamento do sistema (incluindo horários, itinerários, pontos de embarque e desembarque, tarifas antecipadas, etc.), mesmo em situações de sinistro (ITAPOÁ, 2012a).

As tarifas cobradas para acesso ao sistema devem ser aprovadas pelo Prefeito Municipal e podem ser reajustadas conforme as regras previstas em decreto municipal. Elas são classificadas em tarifas comuns e tarifas especiais, está última aplicada aos serviços prestados por veículos especiais.

O artigo 20 define quais grupos tem direito a isenção do pagamento de tarifas, como: crianças de até 05 anos; pessoas idosas com mais de 60 anos; fiscais do sistema de transporte coletivo; pessoas com deficiência que resulte em limitação funcional, bem como aquelas com deficiência visual, auditiva ou mental com renda inferior a três salários-mínimos, sendo facultado, nesses casos, o ingresso de um acompanhante.

Cabe ressaltar que a Lei Municipal n.º 624, de janeiro de 2015, não faz distinção entre os diferentes tipos de deficiência, garantindo o benefício da gratuidade a todas as pessoas com deficiência. Ademais, a referida lei garante desconto de 50% no valor da tarifa para os estudantes desde o ensino infantil até o ensino médio. A coexistência de regras em diferentes leis e decretos no âmbito municipal torna-se prejudicial ao usuário, uma vez que pode ocasionar a perda ou a restrição de direitos previamente regulamentados.

Com relação a infraestrutura de apoio ao transporte coletivo, o artigo 27 do decreto especifica que cabe à empresa concessionária a construção de abrigos cobertos, padronizados e adequados para o embarque e o desembarque de passageiros, conforme o modelo adotado pela municipalidade (ITAPOÁ, 2012a).

Os veículos de transporte coletivo utilizados no atendimento ao público estão sujeitos à fiscalização constante e devem atender a requisitos específicos, destacando-se: a obrigatoriedade de espaços internos e externos destinados à publicidades; capacidade e porte compatíveis com as características do município; identificação frontal do itinerário conforme as normas da ABNT; além do limite de idade da frota, fixado em até 12 anos por veículo e média máxima de 6 anos para o conjunto da frota (ITAPOÁ, 2012a).

Decreto Municipal n.º 7.762, de 20 de janeiro de 2026

O Decreto Municipal n.º 7.762, de 20 de janeiro de 2026, dispõe sobre a alteração da tarifa para utilização do transporte público coletivo no município de Itapoá, fixando os valores conforme a tipologia tarifária:

> **Art. 1º** [...]
> I – Tarifa Pública: R$5,00 (cinco reais), a ser cobrada no interior dos veículos dos passageiros;
> II – Tarifa de Remuneração: R$10,29 (dez reais e vinte e nove centavos);
> III – Tarifa Escolar: será de 50% (cinquenta por cento) do valor da Tarifa de Remuneração, a ser paga pela Secretaria Municipal de Educação;
> IV – Subsídio: R$5,29 (cinco reais e vinte e nove centavos), a ser repassado pelo Município de Itapoá para complementar a diferença existente entre Tarifa de Remuneração e Tarifa Pública. (ITAPOÁ, 2026).

Conforme descrito no artigo 1º do referido decreto, a municipalidade oferece subsídio para à operação do transporte público coletivo correspondendo a 51,10% (cinquenta e um virgula dez por cento) do valor da tarifa de remuneração para a população em geral. Para o grupo de estudantes, esse percentual é ampliado para 75,70% (setenta e cinco virgula setenta por cento), evidenciando a adoção de política tarifária diferenciada com foco na promoção do acesso à educação.

Análise Geral

O município de Itapoá dispõe de um conjunto de legislações que regulamentam sobre o funcionamento do transporte coletivo, tanto no que se refere ao serviço aberto ao público quanto ao transporte escolar. Essas normas estabelecem objetivos,

princípios e diretrizes para a operação do sistema, visando garantir o acesso ao modal de transporte a toda a população.

A prestação do serviço ocorre mediante concessão, com subsídio da Prefeitura Municipal, sendo obrigatória a implantação e manutenção de abrigos para embarque e desembarque de passageiros, bem como a disponibilização de espaços destinados à publicidade e propaganda nos ônibus.

As legislações vigentes também abordam sobre os grupos beneficiados pela gratuidade ou por descontos tarifários no acesso transporte coletivo, como: estudantes, pessoas idosas, fiscais encarregados de analisar o modal e as pessoas com deficiência. Nesse último caso, foi identificada uma incompatibilidade de dados entre a Lei Municipal n.º 624, de janeiro de 2015 e o Decreto Municipal n.º 1.593, de julho de 2012, conforme transcrito nos tópicos anteriores.

Outro aspecto que merece destaque quanto à existência de inúmeras leis e decretos sobre a mesma temática é a dificuldade enfrentada pelos munícipes para localizar as informações relevantes, uma vez que elas estão dispersas e em alguns casos repetidas entre os diversos textos legais em vigor.

2.11.2. Terminal Rodoviário

Inicialmente o transporte coletivo tinha como objetivo realizar a conexão entre áreas industriais e residenciais e entre áreas residenciais e comerciais. Contudo, com o avanço da urbanização, o transporte coletivo teve que se adaptar a uma realidade de cidade mais conectada, com diferentes trajetos, necessitando redes de transporte mais flexíveis e simples. Devido a essa demanda surgiram os terminais urbanos, que tem como objetivo funcionar como um espaço de serviço integrado, de modo a gerar comodidade e segurança para os usuários, tanto no transbordo entre linhas ou na conexão com outros modais de transporte (ANTP, 2007).

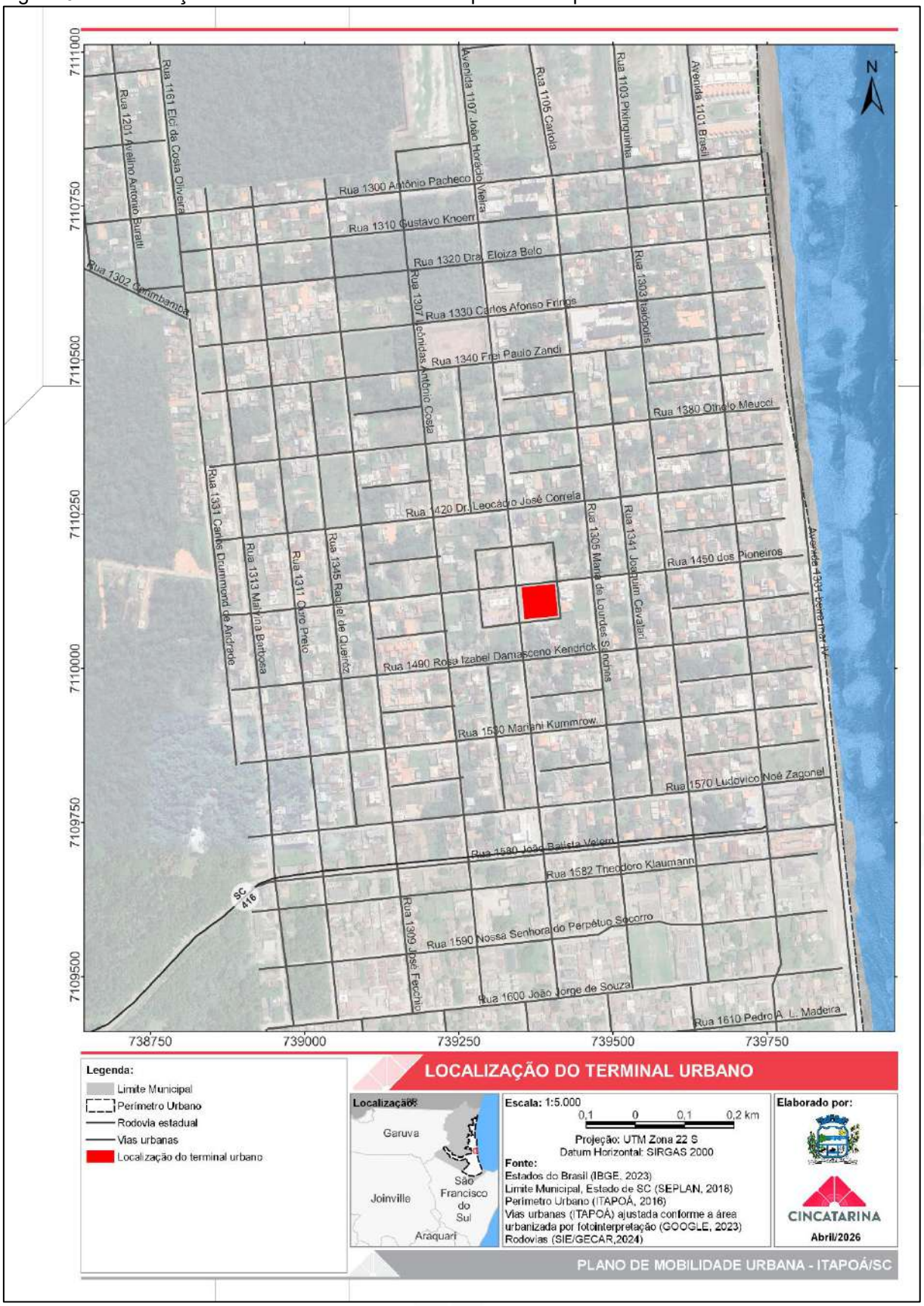
O Plano Municipal de Transporte Público Coletivo de Itapoá (2015), previa a instalação de um terminal rodoviário/urbano para atender às necessidades de conexões entre as diferentes linhas do transporte público coletivo existente, além de ampliar a oferta do serviço. A implantação dessa infraestrutura deveria ocorrer em até cinco anos, contados a partir da vigência do plano, conforme localização apresentada na Figura 63.

Figura 63 - Local previsto para implantação do terminal Rodoviário/Urbano em Itapoá

Fonte: ETTL (2015).

Apesar dessa previsão, até a data de elaboração deste diagnóstico, não há nenhuma edificação dessa tipologia na cidade. No entanto, em conversa com a municipalidade, foi informado que o terreno originalmente indicado no estudo foi alterado, sendo prevista a implantação do referido equipamento urbano no novo local destacado na Figura 64.

Figura 64 - Localização do terminal urbano indicada pela municipalidade



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

A localização proposta para o terminal urbano está estrategicamente centralizada, permitindo distâncias equitativas para as linhas que atendem os extremos norte e sul do município. Essa configuração espacial otimiza a operação do sistema de transporte coletivo, reduzindo os tempos de deslocamento e facilitando a integração entre diferentes linhas.

A escolha do local para a implantação desse equipamento urbano é determinante para sua eficiência. Isso porque o terminal atuará como ponto de conexão e redistribuição dos principais itinerários em funcionamento na cidade, sendo, portanto, um elemento chave na estruturação da rede de transporte.

Diante disso, é imprescindível que o processo de implantação considere cuidadosamente os impactos urbanos decorrentes do aumento no fluxo de veículos e de pessoas na região. Por esse motivo, devem ser previstas medidas mitigadoras de impacto compatíveis com a implantação do terminal, tais como: melhorias na infraestrutura viária do entorno, sinalização adequada, garantia de acessibilidade universal e integração com outros modais de transporte.

2.11.3. Linhas do Transporte Coletivo

2.11.3.1. Transporte Público Coletivo

O transporte público coletivo de Itapoá atende ao perímetro urbano municipal e, conforme o Ofício nº 146/2025, encaminhado ao CINCATARINA em 26 de novembro de 2025 e disponibilizado na íntegra no Anexo I deste documento, bem como a alteração dos horários ofertados na prestação do serviço de transporte coletivo, atualmente há uma linha ativa denominada de Barra do Saí – Figueira – Brasmar.

Essa linha possui dois itinerários em funcionamento. O primeiro realiza o percurso com saída da Barra do Saí e destino à Figueira, esse trajeto é conhecido popularmente como Caminho da Onça, estando demarcado na Figura 65, na cor verde, e mapeado na Figura 66.

O segundo itinerário, conhecido pelos moradores de Itapoá como itinerário sentido Rua Vasco Nunes Balboa, destacado na Figura 65 na cor azul, realiza o percurso contrário, saindo do Figueira em direção à Barra do Saí, conforme demonstrado na Figura 67.

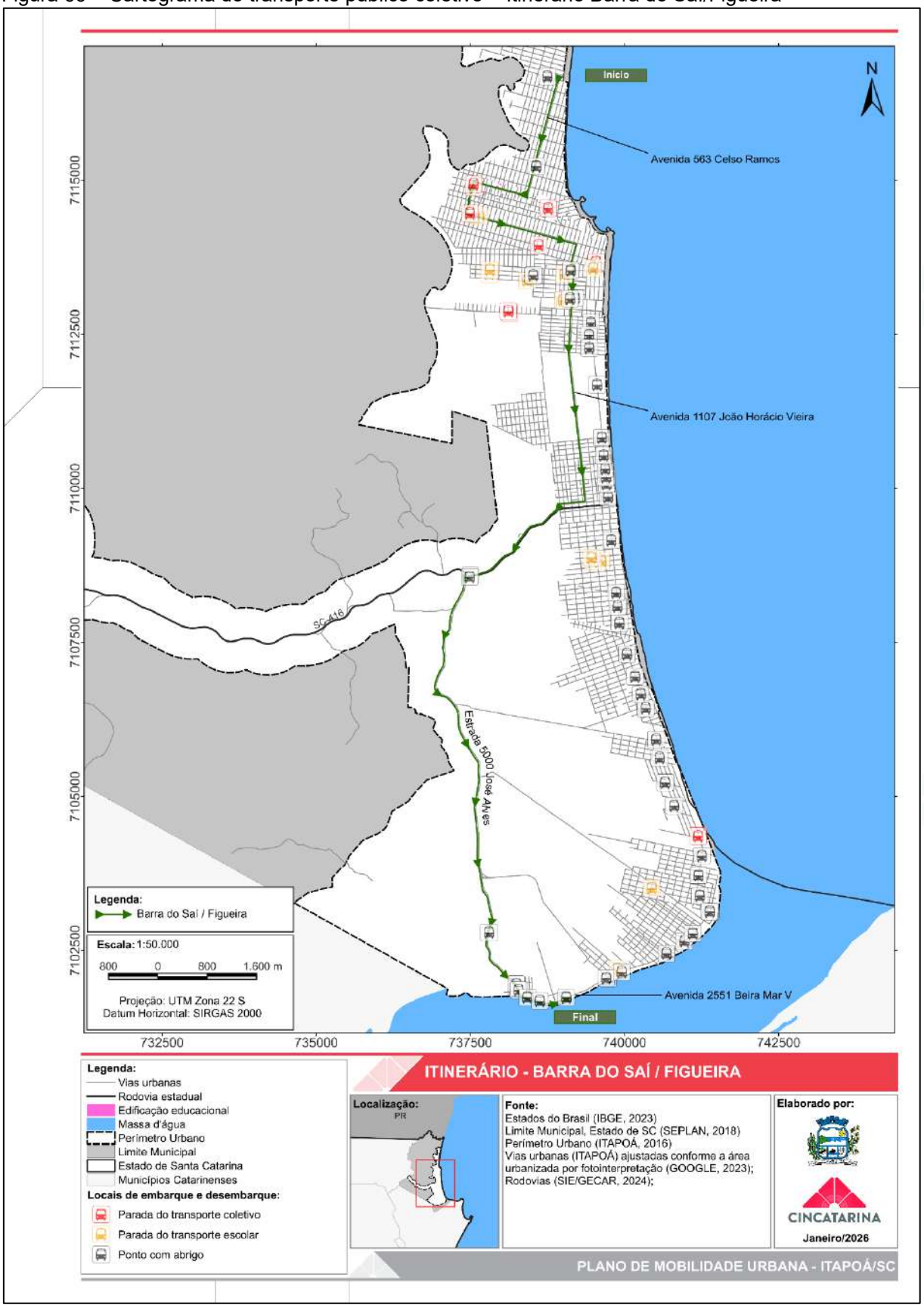
É importante ressaltar que apesar de o ofício citar apenas dois itinerários, observa-se na tabela constante na Figura 65, a existência de outros dois trajetos: Via Samambaial e Itapema do Norte. Entretanto, devido à carência de informações referentes a esses trajetos, não foi possível realizar o seu mapeamento.

Figura 65 – Horários do transporte público coletivo de Itapoá

ITAPOÁ	OceânicaSul						
HORÁRIO VALIDO A PARTIR DE 16/03/2026							
NHA : BARRA DO SAÍ -FIGUERIA-BRASMAR							
HORARIO SEMANAL (SEGUNDA A SEXTA)							
SAIDA:BARRA DO SAÍ/FIGUEIRA	05:10	05:40	06:10	06:45	08:10	09:00	09:40
	10:30	11:35	12:10	13:00	14:00	14:35	15:30
	16:00	17:00	17:35	18:40	19:10	21:45	23:50
SAIDA: FIGUEIRA/BARRA DO SAI	05:40	06:45	07:20	07:50	08:25	09:15	10:10
	10:50	12:20	13:05	13:45	14:45	15:45	16:20
	17:05	17:45	18:50	19:25	20:00	23:00	01:30
SAIDA:BARRA DO SAI/BRASMAR	05:10	05:40	06:10	06:45	11:35	12:10	13:00
	14:00	14:35	16:00	17:00	17:35	23:50	
SAIDA:BRASMAR/BARRA DO SAI	05:30	06:30	07:05	07:40	08:15	12:05	12:50
	13:30	14:30	15:30	16:05	17:30	18:35	19:10
	01:15						
ITAPEMA/BRASMAR CAMINHO DA ONÇA	05:00						
HORARIO FINAL DE SEMANA (SÁBADO)							
SAIDA:BARRA DO SAÍ/FIGUEIRA	05:20	05:50	08:10	08:50	09:40	10:50	11:50
	14:00	16:30	17:35	19:00	23:50		
SAIDA: FIGUEIRA/BARRA DO SAI	07:00	07:30	09:20	10:00	10:45	12:30	13:25
	15:15	17:40	19:10	20:00	01:20		
SAIDA:BARRA DO SAI/BRASMAR	05:20	05:50	10:50	11:50	17:35		
SAIDA:BRASMAR/BARRA DO SAI	06:50	07:10	12:15	13:10	19:00		
IO FINAL DE SEMANA (DOMINGO E FERIADOS)							
SAIDA:BARRA DO SAÍ/FIGUEIRA	05:30	08:20	11:40	16:30	17:35	19:00	23:50
SAIDA: FIGUEIRA/BARRA DO SAI	07:10	09:30	13:15	17:40	19:10	20:00	01:20
SAIDA:BARRA DO SAI/BRASMAR	05:30	17:35					
SAIDA:BRASMAR/BARRA DO SAI	06:50	19:00					
HORARIO EM VERMELHO- VIA SAMAMBAIAL							
HORARIO EM VERDE - VIA CAMINHO DA ONÇA							
HORARIO EM AZUL - VIA VASCO NUNES							
EM AMARELO SOMENTE ATÉ ITAPEMA (SUPERMERCADO MANCHESTER / ITAPEMA DO NORTE)							

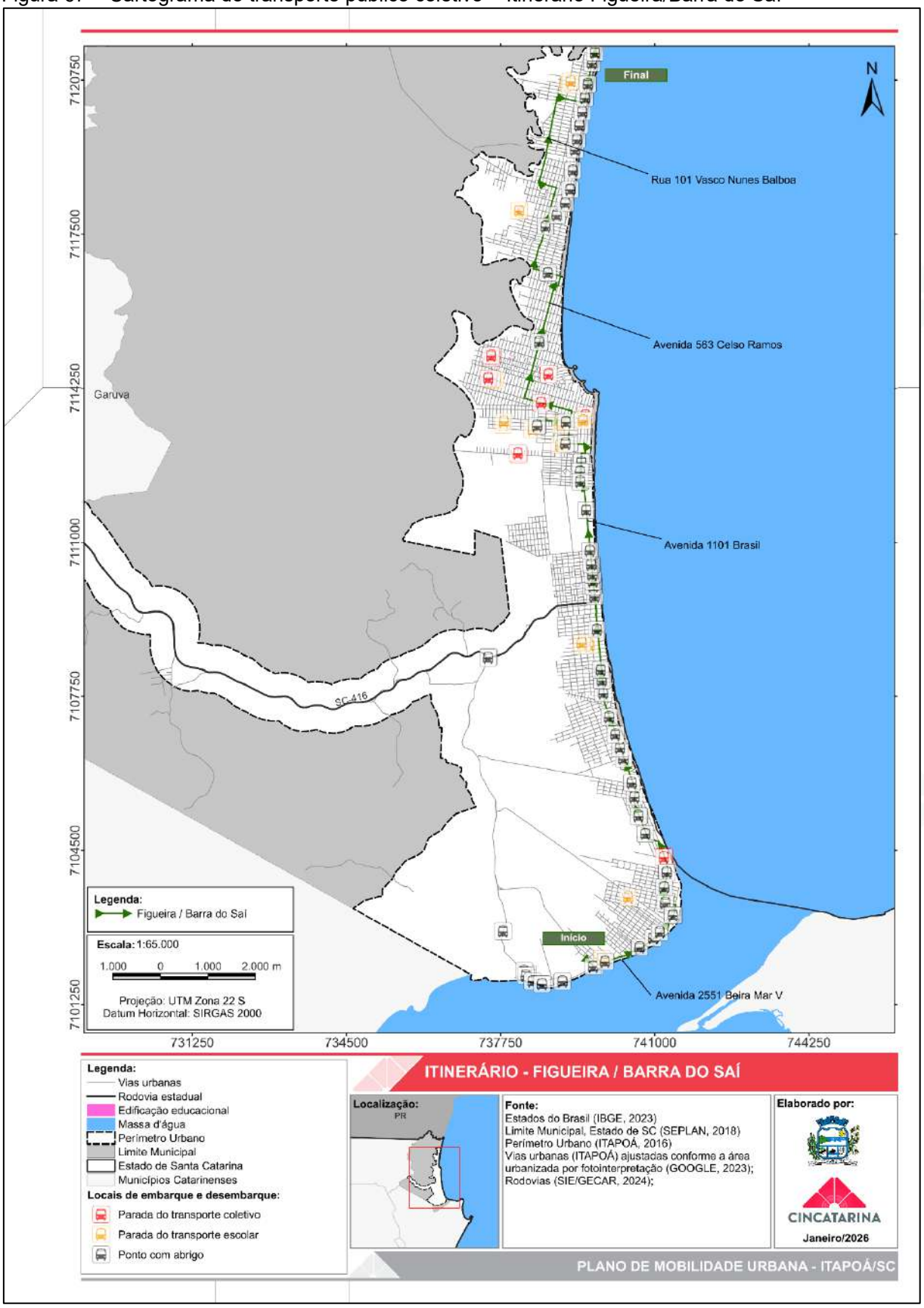
Fonte: Itapoá (2026).

Figura 66 – Cartograma do transporte público coletivo – Itinerário Barra do Saí/Figueira



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

Figura 67 – Cartograma do transporte público coletivo – Itinerário Figueira/Barra do Saí



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

Ao observar a abrangência desses itinerários, constata-se que eles promovem a conexão no sentido Norte-Sul da cidade. No entanto, a principal problemática associada ao modal refere-se aos horários disponibilizados à população. Conforme informado anteriormente, o transporte público coletivo é ofertado apenas nos horários destacados em azul e verde na Figura 65.

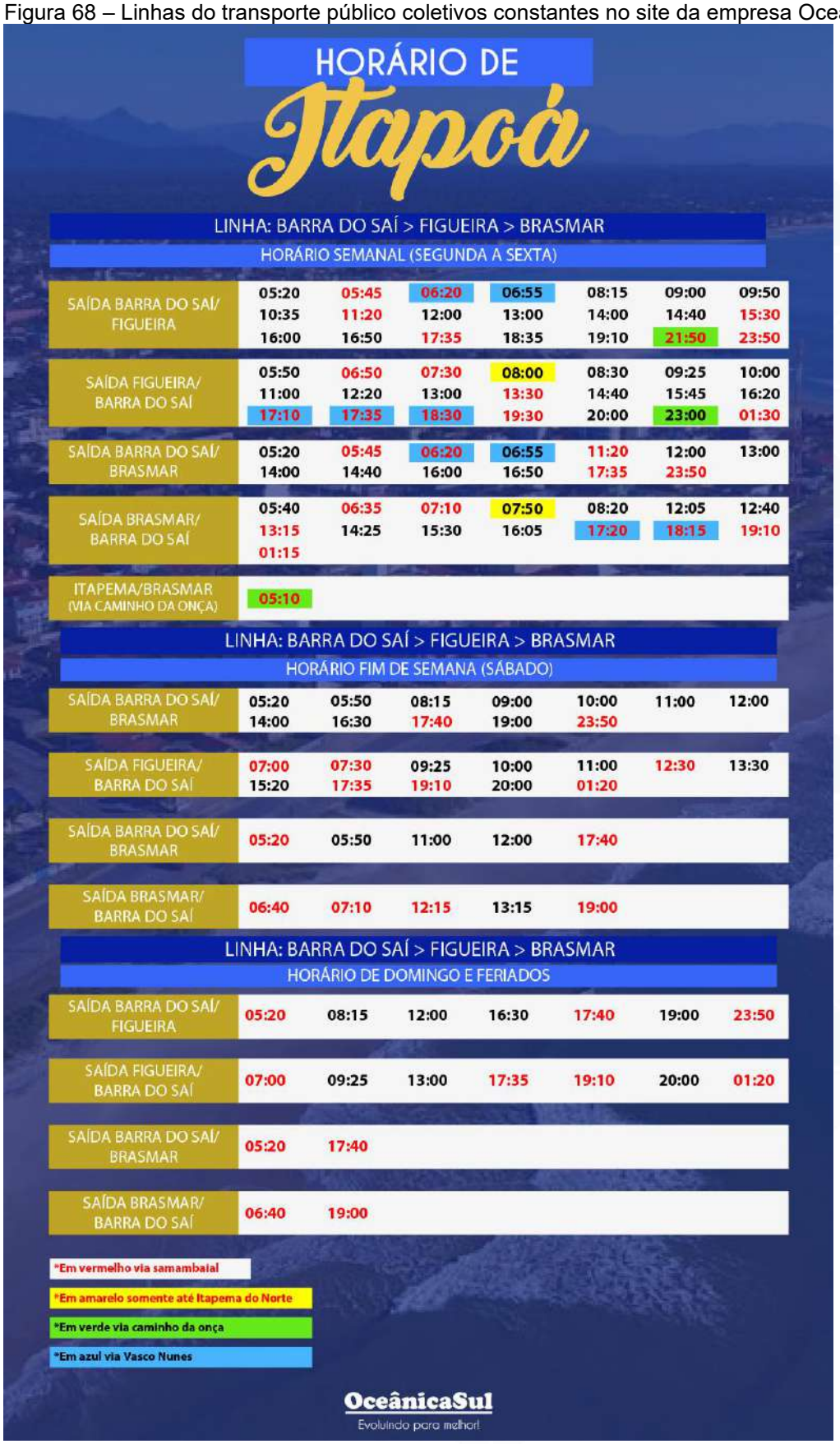
Dessa forma, os moradores que necessitam se deslocar da Barra do Saí à Figueira podem utilizar o transporte público coletivo somente de segunda a sexta-feira, nos horários de 06h10min, 06h45min e 21h50min. Da mesma maneira, aqueles que pretendem realizar o percurso inverso, da Figueira em direção à Barra do Saí, dispõem do modal nos horários de 17h05min, 17h45min, 18h50min e 23h00min.

Diante desse cenário, observa-se que o atendimento do transporte coletivo ocorre em dias e horários bastante restritos, o que inviabiliza sua utilização, uma vez que não atende de forma compatível às jornadas básicas de trabalho, estudo e lazer.

Além disso, verifica-se a dificuldade de acesso a informações confiáveis sobre o transporte coletivo. Apesar da existência de um site que disponibiliza dados sobre o modal, há disparidades nas informações apresentadas. Enquanto a municipalidade reconhece a existência de apenas dois itinerários ativos, com funcionamento restrito aos dias úteis, o site oficial da empresa Oceânica Sul informa que o transporte coletivo é ofertado de segunda a sexta-feira, bem como aos sábados, domingos e feriados, abrangendo todos os horários constantes na Figura 68.

Esses conflitos de dados contribuem para a descredibilização do modal, uma vez que a população não consegue identificar com clareza os horários reais de operação, tampouco dispõe de informações precisas sobre os itinerários efetivamente realizados.

Figura 68 – Linhas do transporte público coletivos constantes no site da empresa Oceânica Sul



HORÁRIO DE Itapoá

LINHA: BARRA DO SAÍ > FIGUEIRA > BRASMAR

HORÁRIO SEMANAL (SEGUNDA A SEXTA)

SAÍDA BARRA DO SAÍ/ FIGUEIRA	05:20	05:45	06:20	06:55	08:15	09:00	09:50
	10:35	11:20	12:00	13:00	14:00	14:40	15:30
	16:00	16:50	17:35	18:35	19:10	21:50	23:50
SAÍDA FIGUEIRA/ BARRA DO SAÍ	05:50	06:50	07:30	08:00	08:30	09:25	10:00
	11:00	12:20	13:00	13:30	14:40	15:45	16:20
	17:10	17:35	18:30	19:30	20:00	23:00	01:30
SAÍDA BARRA DO SAÍ/ BRASMAR	05:20	05:45	06:20	06:55	11:20	12:00	13:00
	14:00	14:40	16:00	16:50	17:35	23:50	
SAÍDA BRASMAR/ BARRA DO SAÍ	05:40	06:35	07:10	07:50	08:20	12:05	12:40
	13:15	14:25	15:30	16:05	17:20	18:15	19:10
	01:15						
ITAPEMA/BRASMAR (VIA CAMINHO DA ONÇA)	05:10						

LINHA: BARRA DO SAÍ > FIGUEIRA > BRASMAR

HORÁRIO FIM DE SEMANA (SÁBADO)

SAÍDA BARRA DO SAÍ/ BRASMAR	05:20	05:50	08:15	09:00	10:00	11:00	12:00
	14:00	16:30	17:40	19:00	23:50		
SAÍDA FIGUEIRA/ BARRA DO SAÍ	07:00	07:30	09:25	10:00	11:00	12:30	13:30
	15:20	17:35	19:10	20:00	01:20		
SAÍDA BARRA DO SAÍ/ BRASMAR	05:20	05:50	11:00	12:00	17:40		
SAÍDA BRASMAR/ BARRA DO SAÍ	06:40	07:10	12:15	13:15	19:00		

LINHA: BARRA DO SAÍ > FIGUEIRA > BRASMAR

HORÁRIO DE DOMINGO E FERIADOS

SAÍDA BARRA DO SAÍ/ FIGUEIRA	05:20	08:15	12:00	16:30	17:40	19:00	23:50
SAÍDA FIGUEIRA/ BARRA DO SAÍ	07:00	09:25	13:00	17:35	19:10	20:00	01:20
SAÍDA BARRA DO SAÍ/ BRASMAR	05:20	17:40					
SAÍDA BRASMAR/ BARRA DO SAÍ	06:40	19:00					

*Em vermelho via samambaial
*Em amarelo somente até Itapema do Norte
*Em verde via caminho da onça
*Em azul via Vasco Nunes

OceânicaSul
Evoluindo para melhor!

Fonte: Oceânica Sul (2026).

2.11.3.2. Transporte Escolar

A Lei Federal n.º 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional determina, em seu artigo 11 parágrafo VI, que é de responsabilidade dos municípios o tratamento do transporte escolar da rede municipal de educação.

Visando o cumprimento da legislação federal, o município de Itapoá presta o serviço de transporte escolar mediante concessão, sendo a função atribuída a empresa Oceânica Sul Transportes LTDA. As regras de funcionamento do sistema são condizentes com as legislações e decretos apresentados no item 2.11.1.

Atualmente, o município conta com três linhas de transporte, que atendem as escolas da área urbana municipal. Essas linhas possuem um total de nove itinerários, conforme apresentado na Tabela 10.

Esses itinerários são responsáveis pelo deslocamento dos estudantes da rede municipal de ensino, matriculados nas escolas Jurema Gonçalves, Frei Valentim, Gente Feliz, João Monteiro-Cabral, Arco-Íris e Zózimo Neres do Rosário.

Tabela 10: Itinerários do transporte escolar de Itapoá

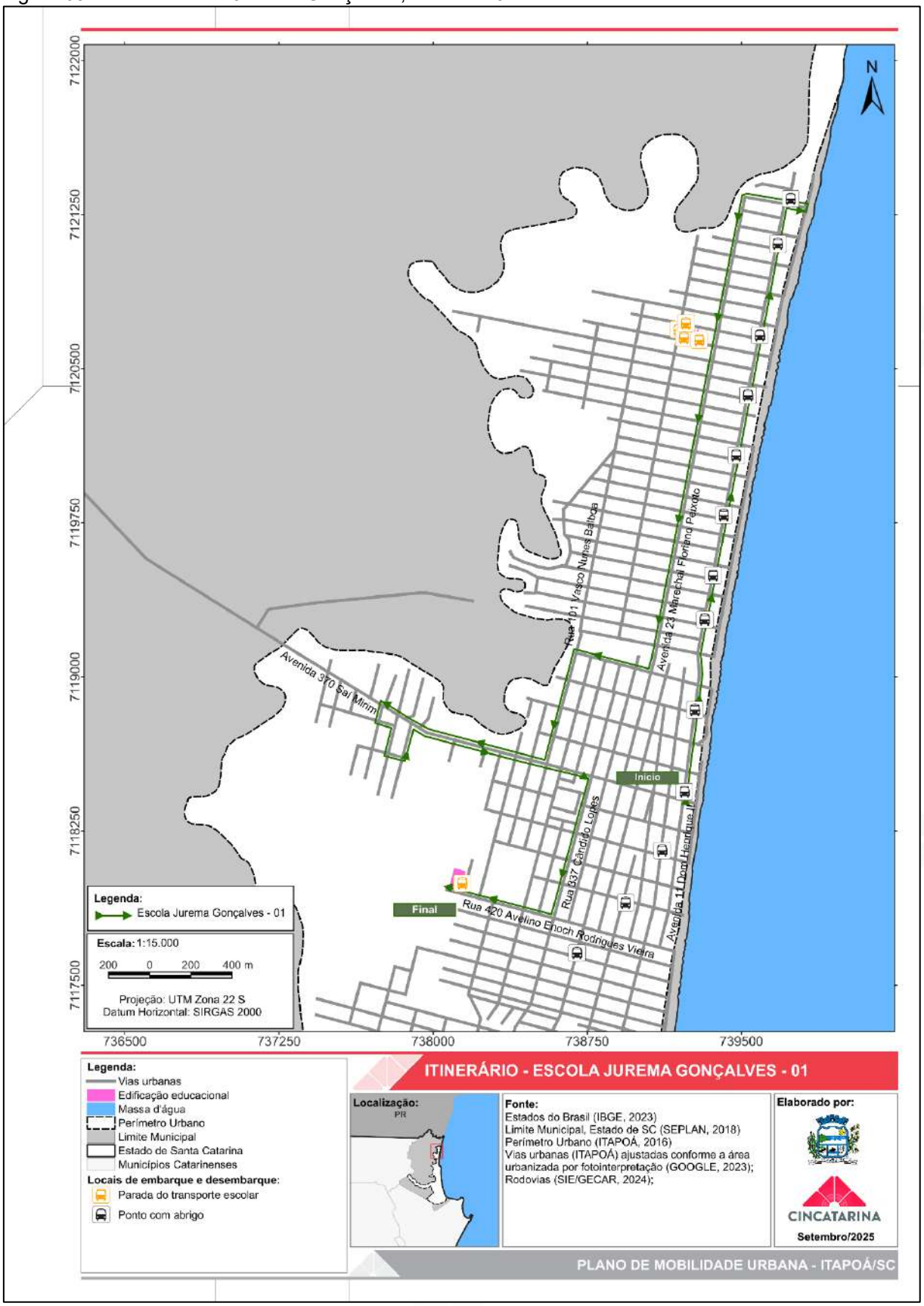
Linha	Horário	Itinerário
Escola Jurema Gonçalves	07h00min e 12h15min	Imobiliária Besen / Hotel da Barra / R. Marechal Floriano Peixoto e a R. 330 / entre a R. 330 e R. Vasco Nunes / entre a R. Vasco Nunes e R. 340 / em frente ao Torneiro Guilherme / Made móveis / próximo a mecânica Hiena / próximo ao Miqueletto / R. Santos Dumont com a R. Olavo Bilac, Associação de moradores / R. Leopoldo Cornelsen (R. Canela) esquina com a R. 378 (dos Bandeirantes) / posto de combustível Ipiranga, segue para o Jurema
	07h00min e 12h15min	Mercado das Telhas / sorveteria Gebon / Mecânica Moreira / R. 560 próximo ao prédio da Zanardi / R. Marechal Floriano Peixoto com a R. 530, após a Igreja / Hotel Rainha / Residencial Vilas Boas / R. XV de Novembro com a Av. Paraná / Agro Comercial Carlinhos, União Portões
Escolas Frei Valentim e Gente Feliz	06h35min	R. 1000, Volta Velha / entre a R. Estrada da Fazenda, 1161 - R. do Valetão / passa pela R. 1250 e R. Anequim / conveniência Anequim / em frente a antena de Internet, via Rádio, passando pela R. 1300 / R. 1300 com a R. 161 / R. Malvina Barbosa, em frente a Igreja Assembleia de Deus / em frente a Brasmar / em frente a LMC Minérios / Barreiro / Concreto Mendonça
	06h40min e 12h15min	Em frente ao chaveiro Meco / segue para Av. Brasil, em frente a Oliveira &Pozzer / Av. Brasil com a R. 1300 / Av. Brasil, em frente a a Imobiliária Atlântica / Av. Brasil, em frente o Mendonça loja 3 / em frente ao Boldori / Av. Brasil, de frente a Piratas Cozinha / Av. Brasil, em frente ao Mendonça loja 4 / Av. Brasil com a R. 220, segue para o Frei Valentim
	07h05min	Big Lanche, ponto da Árvore
	12h30min	Entre a R. Estrada da Fazenda, 1161 R. do Valetão / passa pela R. 1250 e pela R. Anequim / Conveniência Anequim / em frente a antena de Internet, via Rádio, passando pela R. 1300 / R. 1300 com a R. 1161 / em frente a Brasmar / em frente a LMC Minérios / Barreiro / concreto Mendonça

	12h30min	R. Malvina Barbosa, em frente à Igreja Assembleia de Deus / começa no Big Lanche / ponto da Árvore
Escolas João Moreira Cabral, Zózimo Neres do Rosário e Arco-Íris	07h15min	Sai do Boldori / R. Embautinga, prédio do Intel Fibra, Mercado Rosa dos Ventos / ponto próximo ao Maresia Imóveis Itapoá / Loteamento Pontal da Barra Itapoá / Arena Juvenal / ponto na curva do S / R. Cavatã com a R. Ymira / R. Cavatã com a R. Aguapemi / R. Cavatã com a R. Paissandu / R. Cavatã com a R. Carajuru / R. Carajuru com a R. Lourival Jansen / R. Lourival Jansen com a R. Taperoa / R. Senhor Bom Jesus com a R. Guajará, ponto da Casinha / R. Senhor Bom Jesus com a R. Maracajá / R. Senhor Bom Jesus e R. Aguapemi / R. Senhor Bom Jesus com a R. Ymira / R. Senhor Bom Jesus, Colônia de Férias / Av. Beira Mar V com a R. Upiuba, Colônia de Férias / Av. Beira Mar V, Farol / Av. Beira Mar V, Agropet, R. João Marcondes com a R. Figueira, Av. Beira Mar V com a R. Pau Brasil, Petiscaria Parada Obrigatória / Av. Beira Mar V com a Peixaria do Lelê / Av. Beira Mar V com o CT do Porto
	07h15min	Sai do Boldori / R. Embautinga, prédio do Intel Fibra, Mercado Rosa dos Ventos / ponto próximo ao Maresia Imóveis Itapoá / Loteamento Pontal da Barra Itapoá / R. João Marcondes com a R. Figueira / Av. Beira Mar V com a R. Pau Brasil, Petiscaria Parada Obrigatória / Av. Beira Mar V com a Peixaria do Lelê / Av. Beira Mar V com o CT do Porto / Frente ao Porto / Ponto Escola Zózimo / Posto de Saúde do Pontal / Av. Beira Mar V, Mercado Mini Preço / Av. Beira Mar V, em frente ao Agropet / Av. Beira Mar V, farol

Fonte: ITAPOÁ (2025) adaptado pelo autor (2025).

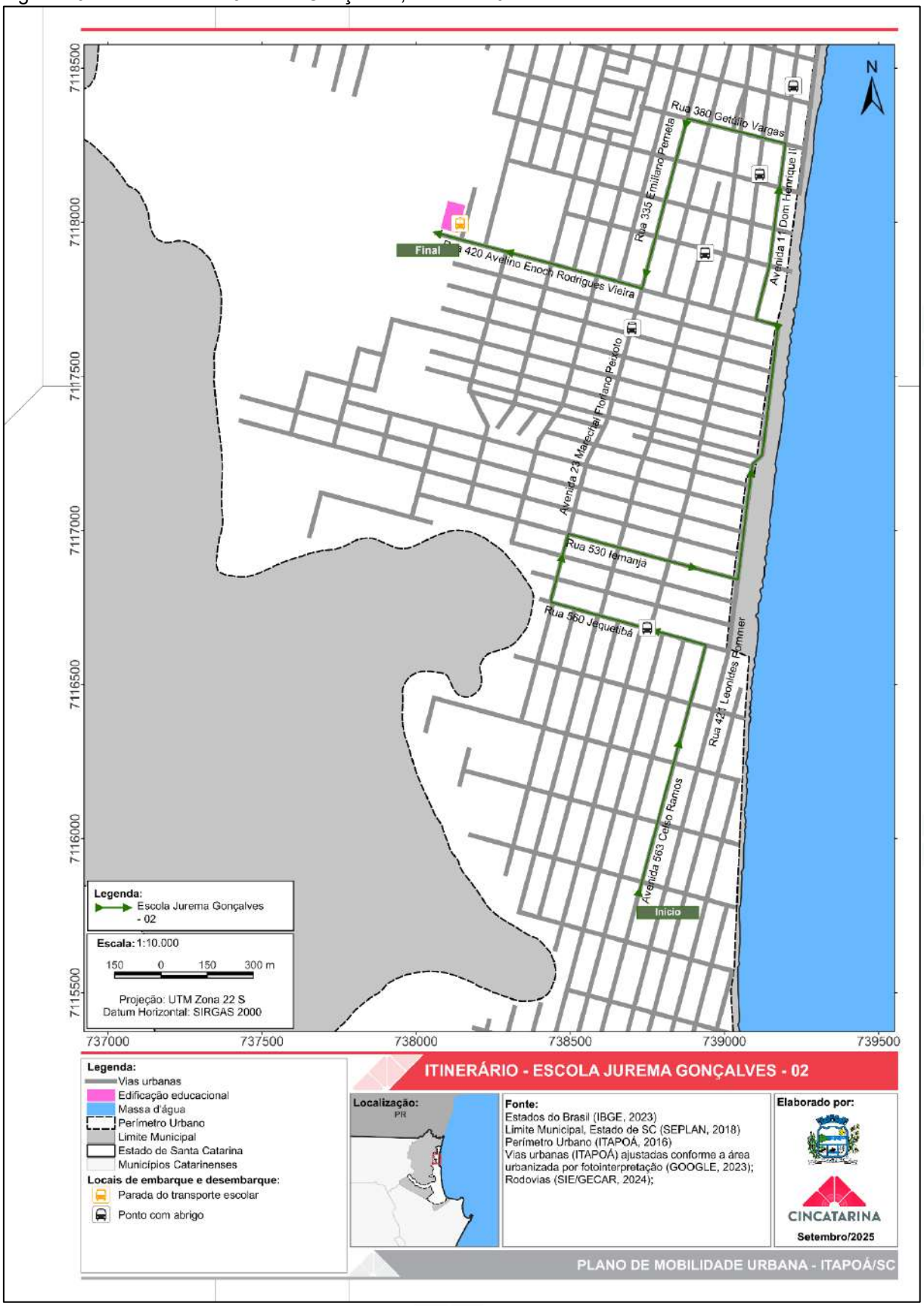
Os itinerários apresentados na Tabela 10 foram convertidos em cartogramas com o objetivo de analisar a distribuição espacial das linhas no território urbano, bem como identificar quais delas contam, em suas áreas de atendimento, com infraestruturas de apoio, como pontos de embarque e desembarque de passageiros. Os resultados dessa análise estão representados na Figura 69 e na Figura 77.

Figura 69 - Linha Escolar Jurema Gonçalves, itinerário 01



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 70 - Linha Escolar Jurema Gonçalves, itinerário 02

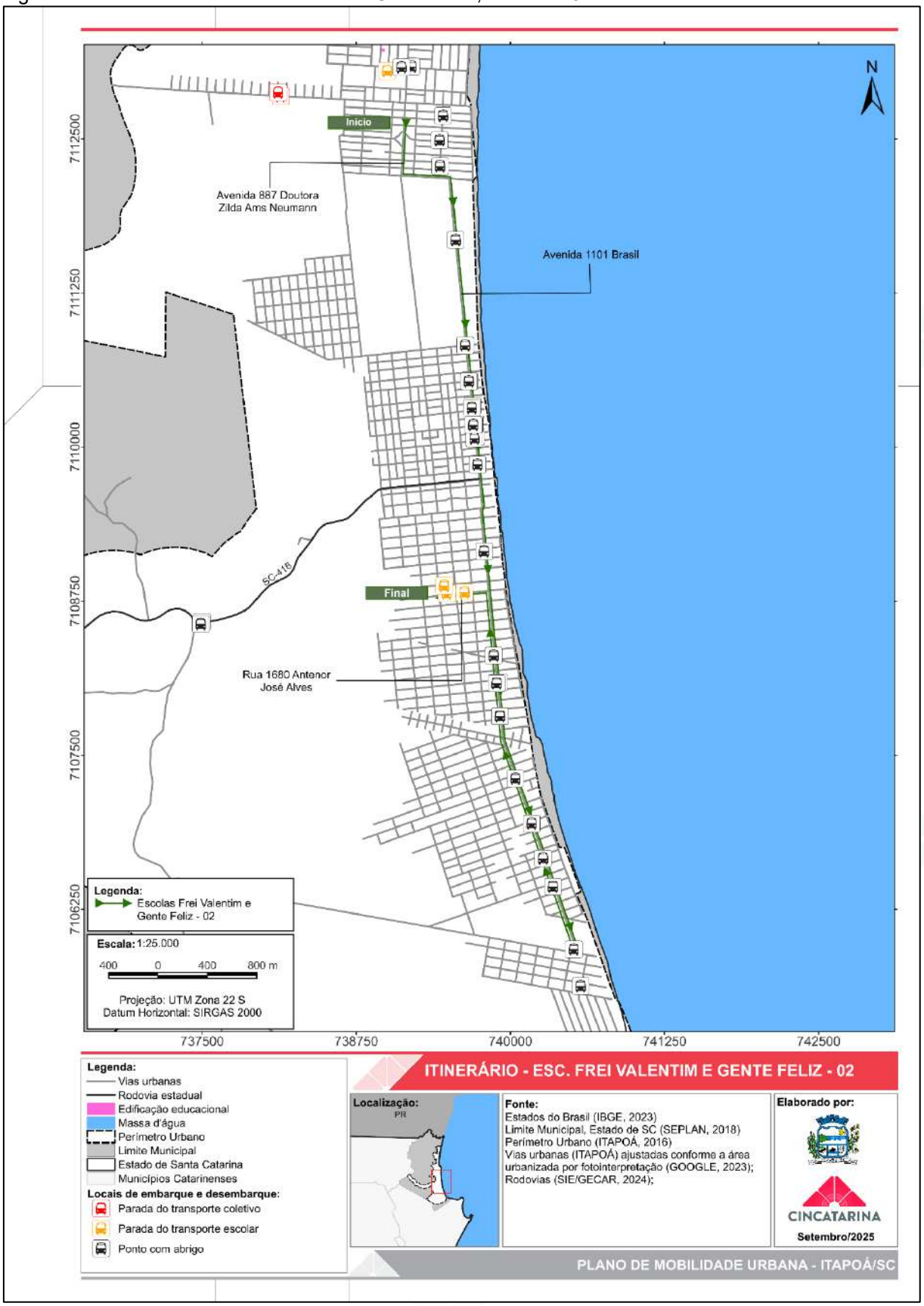


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 71 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 01

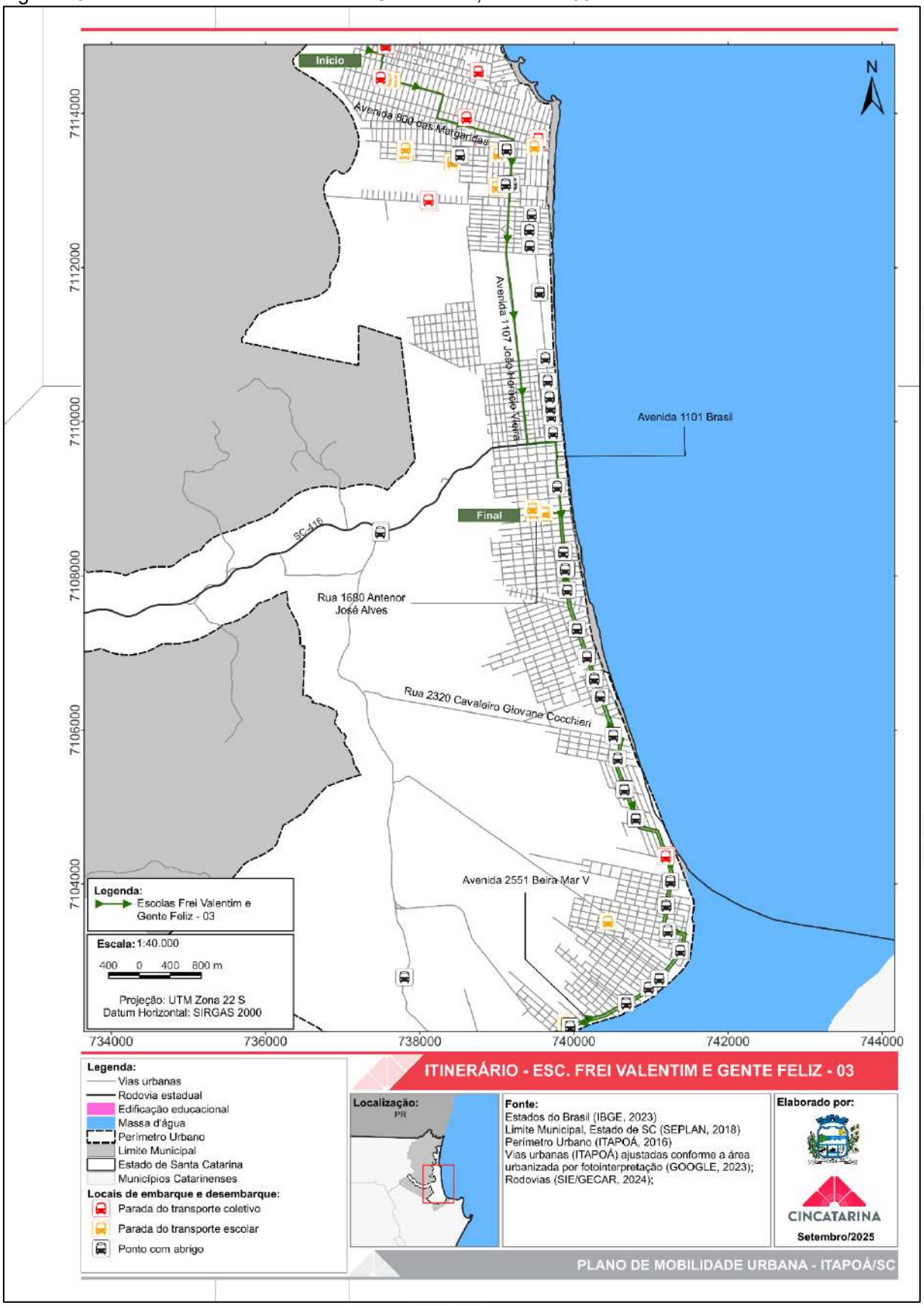
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 72 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 02



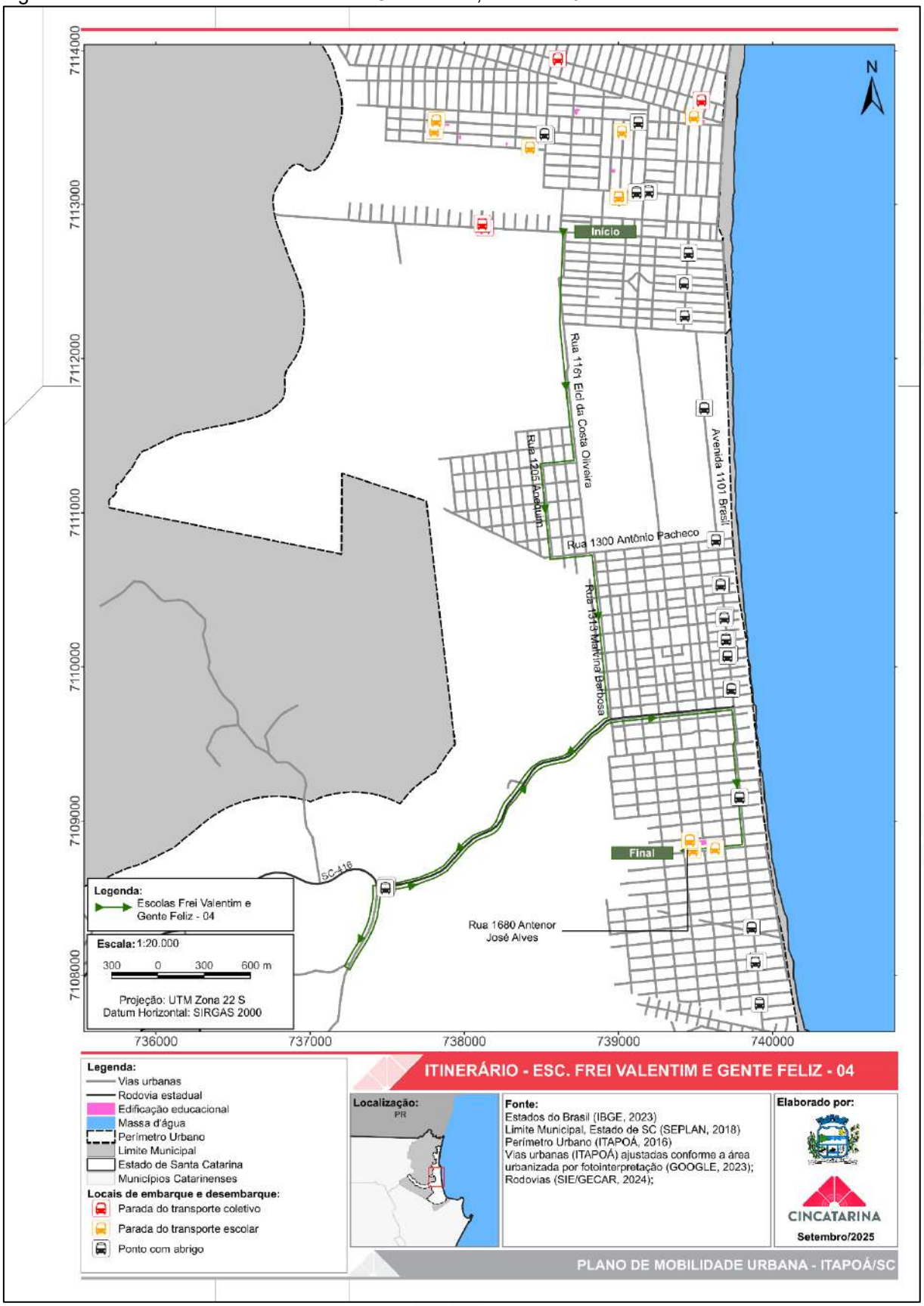
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 73 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 03



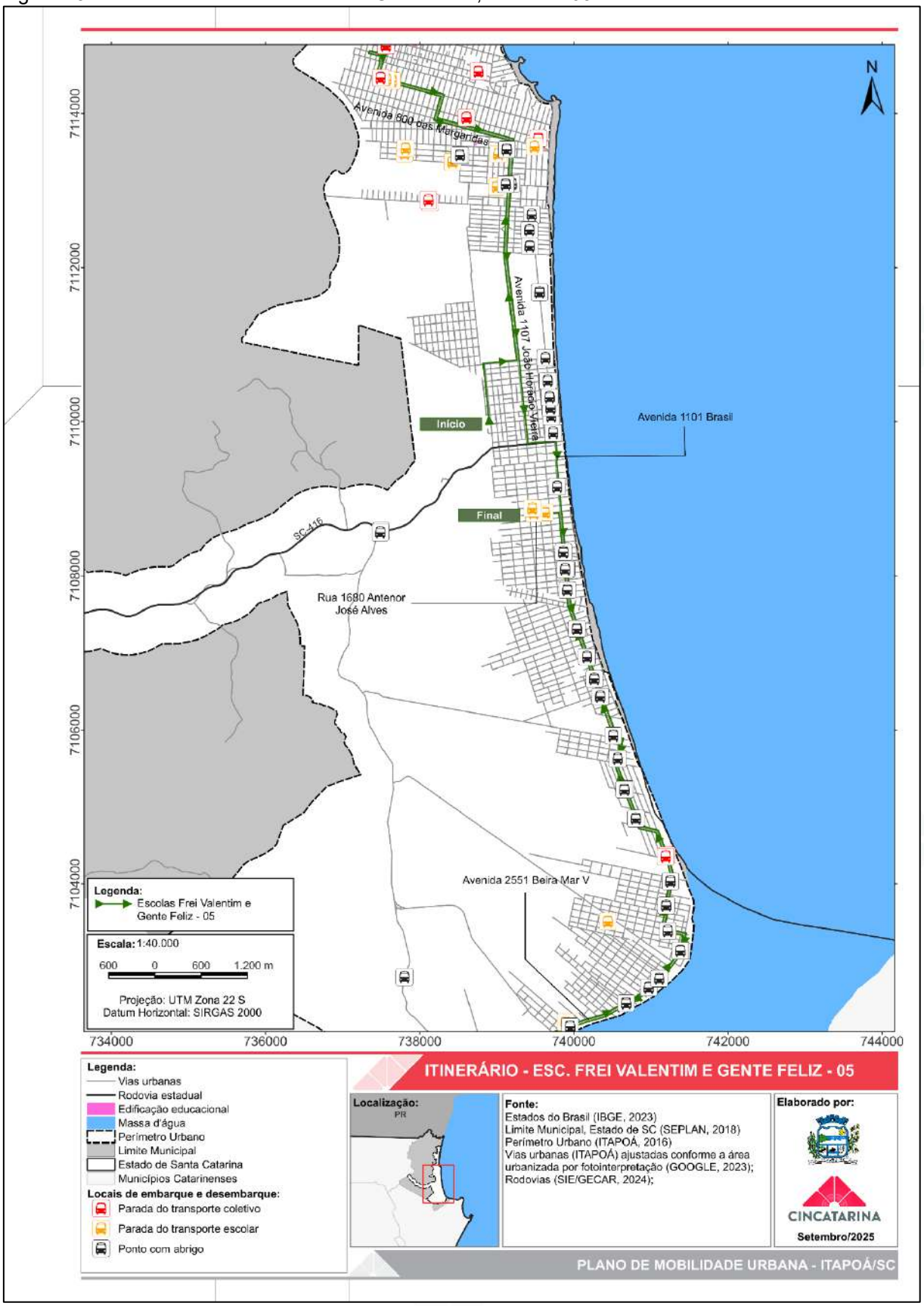
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 74 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 04



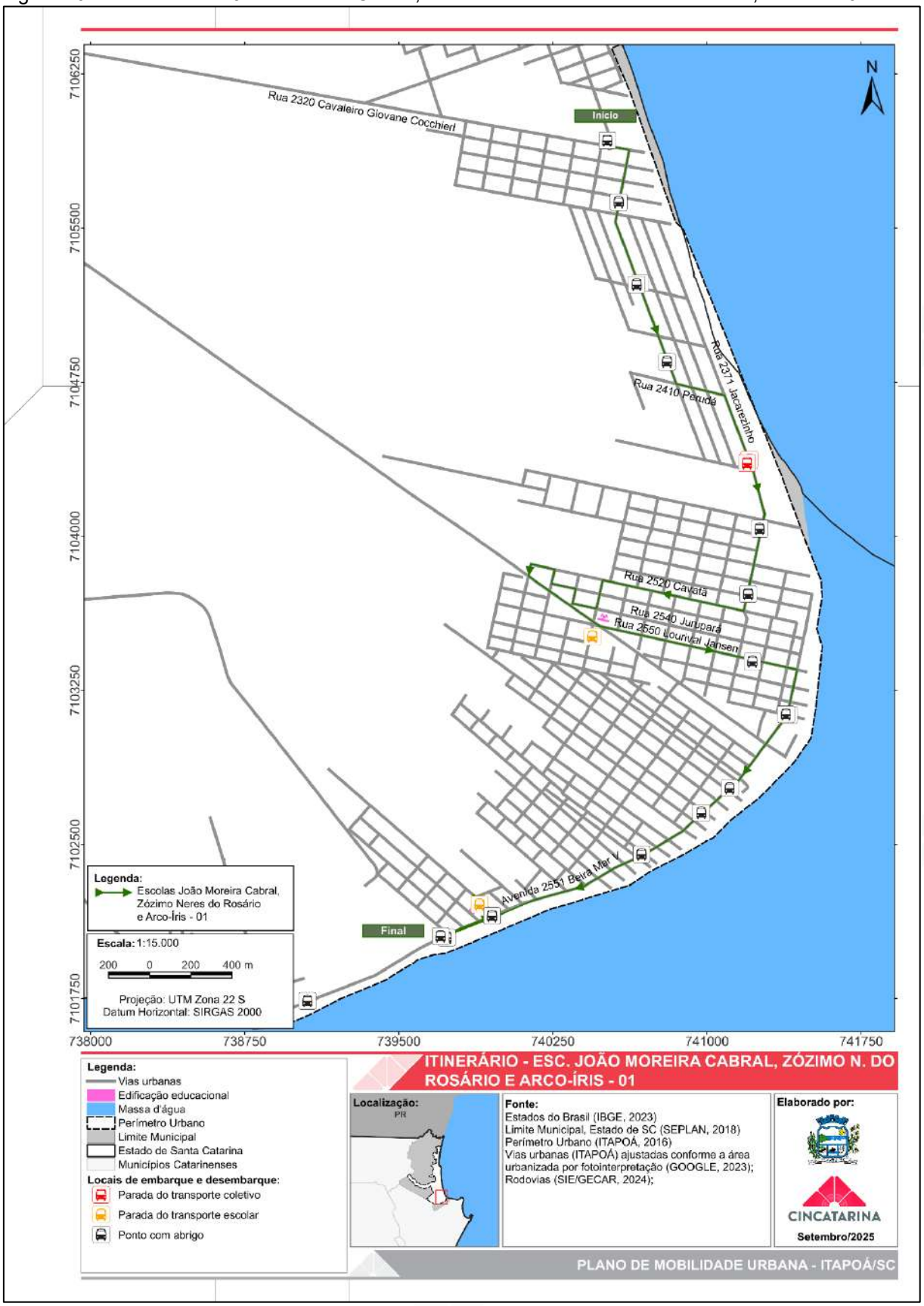
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 75 - Linha Escolar Frei Valentim e Gente Feliz, itinerário 05



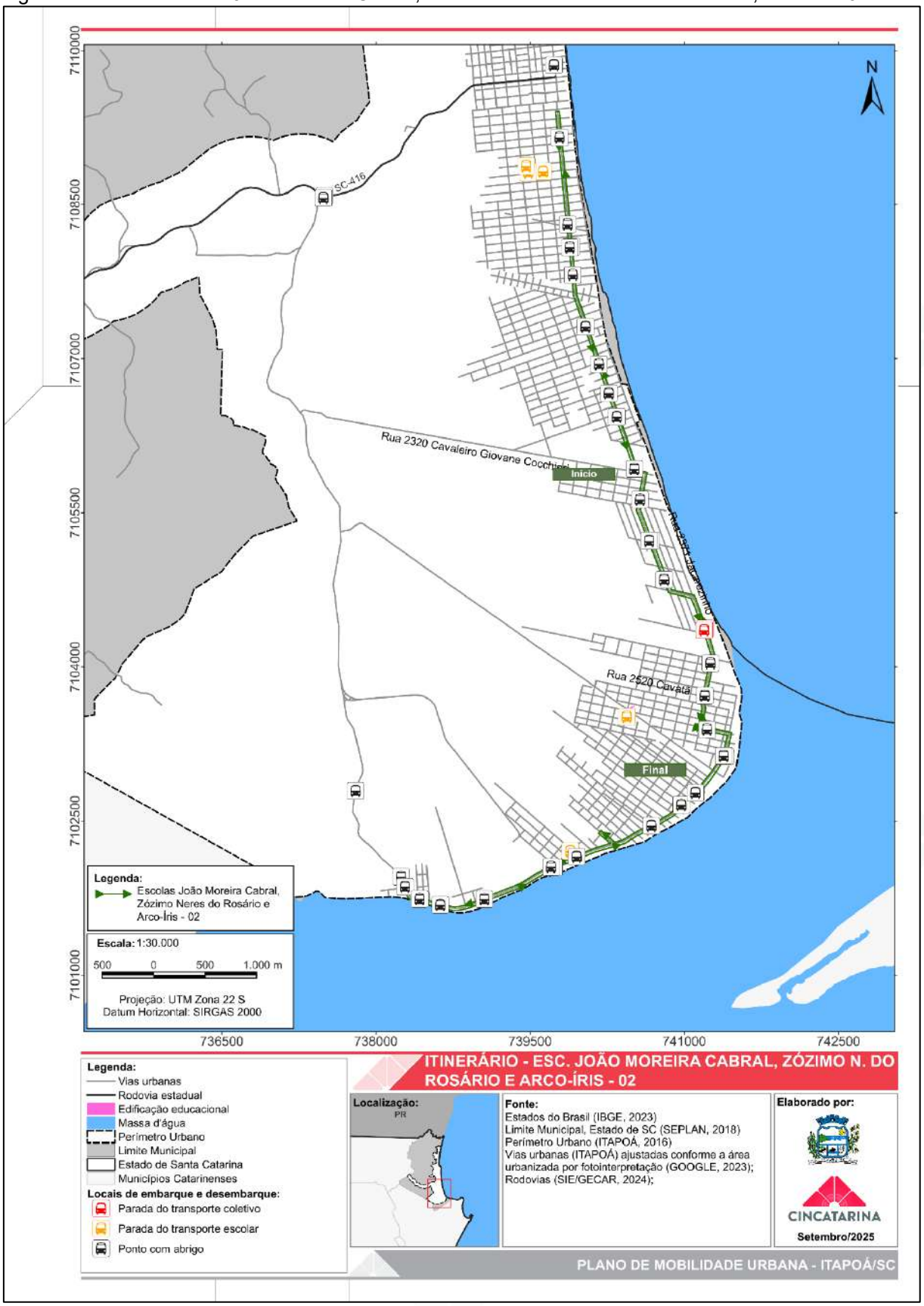
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 76 - Linha Escolar João Moreira Cabral, Zózimo Neres do Rosário e Arco-Íris, itinerário 01



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 77 - Linha Escolar João Moreira Cabral, Zózimo Neres do Rosário e Arco-Íris, itinerário 02



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Cabe acrescentar, que todos os bairros situados dentro do perímetro urbano municipal, os quais apresentam parcelamento do solo com características urbanas, possuem ao menos uma linha do transporte escolar circulando. No entanto, a maior parte das escolas existentes na cidade não contam com linhas de transporte exclusivas, ficando, portanto, as seguintes instituições sem acesso a esse sistema:

- Escola Ayrton Senna;
- Escola Alberto Speck;
- Escola Claiton Almir Hermes;
- Escola Euclides Emídio da Silva;
- Escola Lua de Cristal;
- Escola Monteiro Lobato;
- Escola Pequeno Aprendiz;
- Escola Primeiros Passos;
- Escola Palhacinho Feliz; e
- Escola Príncipe.

Com relação a infraestrutura de apoio, caracterizadas pelos pontos/paradas de embarque e desembarque de passageiros, nota-se que das vinte e uma edificações educacionais existentes na cidade, apenas duas delas possuem abrigos para atendimento dos estudantes; quatorze utilizam paradas sinalizadas verticalmente; e cinco não possuem nenhuma infraestrutura de apoio.

Contudo, em muitos casos, as paradas mencionadas têm espaços improvisados, sinalizados apenas por placas indicativas, como pode ser observado na Figura 78. Esses locais, quando desprovidos de calçadas e acessibilidade, tornam-se um elemento segregador do espaço urbano, tendo em vista as dificuldades criadas para acessar essas áreas.

Figura 78 - Parada de ônibus, em frente à escola, sinalizada apenas verticalmente.

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Por outro lado, a Figura 79 apresenta uma parada de embarque e desembarque implantada junto à calçada pública, equipada com sinalização tátil, rebaixamento de calçada e baia destinada ao transporte coletivo. Trata-se de um exemplo positivo de infraestrutura, com sinalização horizontal e vertical, que pode servir como modelo para replicação em outras áreas do município.

Figura 79 - Parada escolar junto à calçada pública, equipada com sinalização tátil, rebaixamento de calçada e baia destinada ao transporte coletivo.

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

2.11.4. Pontos de Embarque e Desembarque

As cidades estão se desenvolvendo e crescendo de modo que os polos atratores de viagens se encontram cada vez mais dispersos ao longo do perímetro urbano, um aspecto positivo quando se considera a maior diversidade de usos do solo e a formação de policentralidades. No entanto, ao relacionar essa diversificação e descentralização com a infraestrutura do transporte coletivo, observa-se a necessidade de ampliar e adaptar os sistemas existentes, de modo a atender de forma eficiente a nova configuração urbana (ANTP, 2007).

Como resultado dessas transformações, o desenho urbano deve considerar o funcionamento adequado do transporte coletivo, seja público, privado ou por

fretamento. É fundamental garantir à população o fácil acesso a esse modal, promovendo a inclusão e a eficiência no deslocamento urbano.

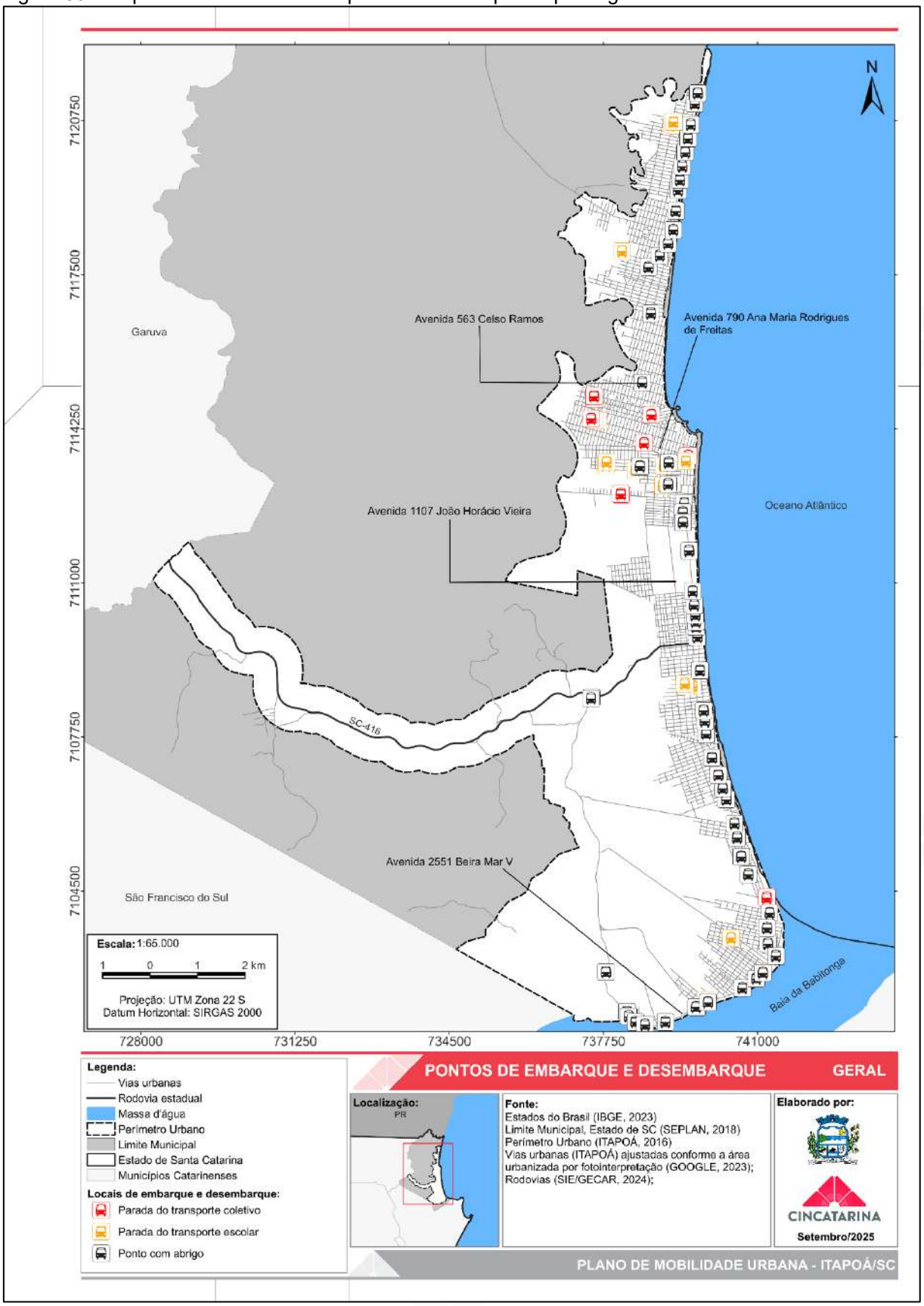
Para isso, o espaço urbano precisa ser planejado com base em princípios de acessibilidade universal, incluindo calçadas adequadas, sinalização eficiente e infraestrutura viária compatível com o fluxo de pedestres e veículos. Também é essencial assegurar a integração entre os diferentes modais de transporte, bem como a conexão eficaz desses modais com os pontos de embarque e desembarque de passageiros e com os terminais rodoviários, quando existentes.

Os pontos de embarque e desembarque de passageiros estão distribuídos por todo o perímetro urbano de Itapoá, oferecendo infraestrutura e facilitando o acesso da população ao transporte coletivo. Esses pontos também funcionam como referências espaciais, auxiliando os usuários na compreensão dos trajetos realizados diariamente pelos veículos.

Com o objetivo de facilitar a interpretação e verificar o atendimento da população urbana por essa infraestrutura, foi realizado um mapeamento dos pontos de embarque e desembarque, fundamentado em um levantamento de campo conduzido em agosto de 2025. Por meio desse levantamento, foi possível localizar 109 pontos de embarque e desembarque com abrigo e outros 28 pontos sem abrigo, identificados apenas com sinalização vertical. Cabe ressaltar que, das paradas existentes, 10 destinam-se ao transporte coletivo e as outras 18 ao transporte escolar.

No perímetro urbano, observa-se que os pontos de embarque e desembarque estão distribuídos principalmente ao longo das vias paralelas à orla marítima, que conectam o município no sentido norte e sul, seguindo em direção a Estrada 5000/José Alves. A localização destes pontos pode ser visualizada da Figura 80 a Figura 87.

Figura 80 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros

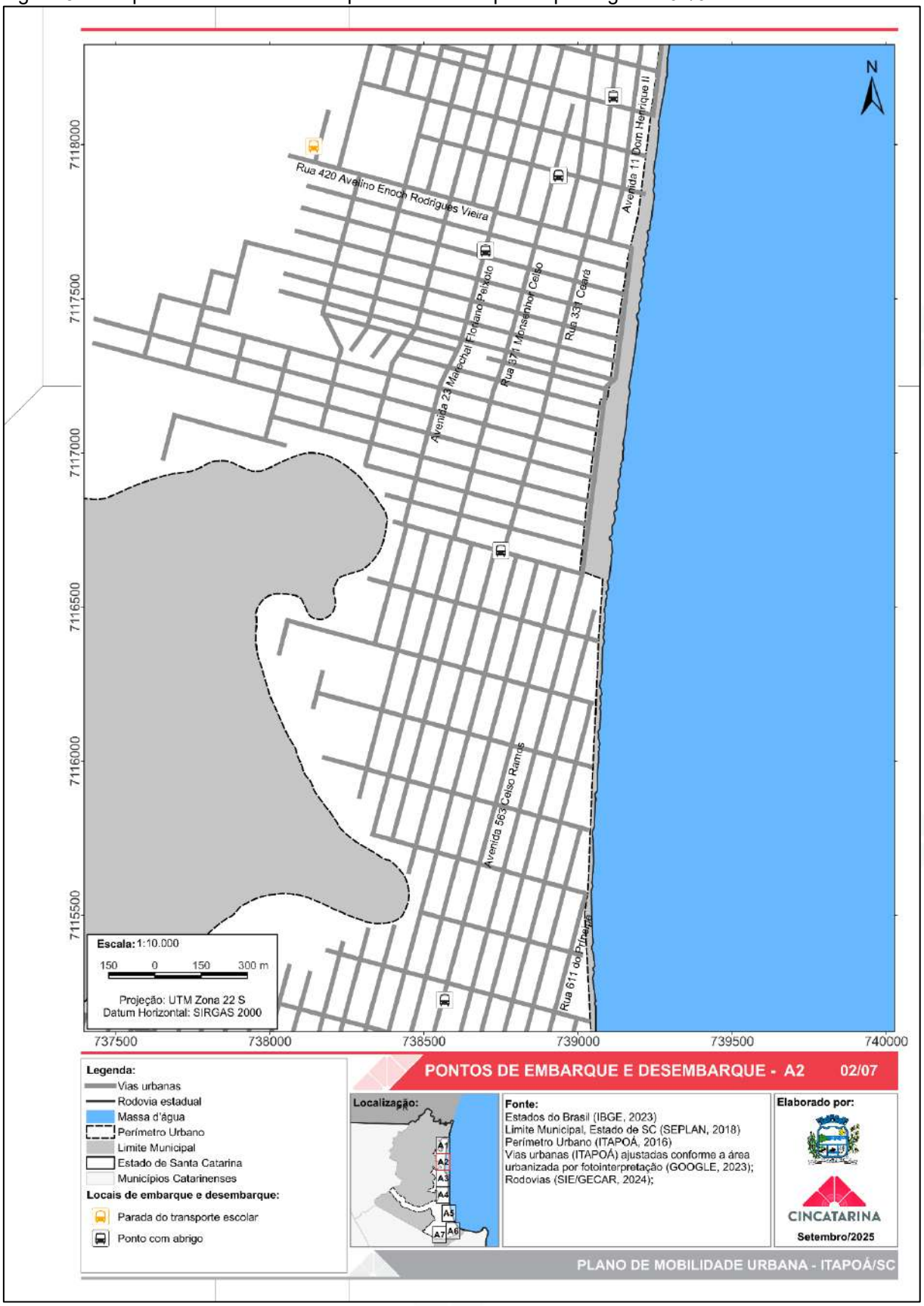


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 81 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 01/07

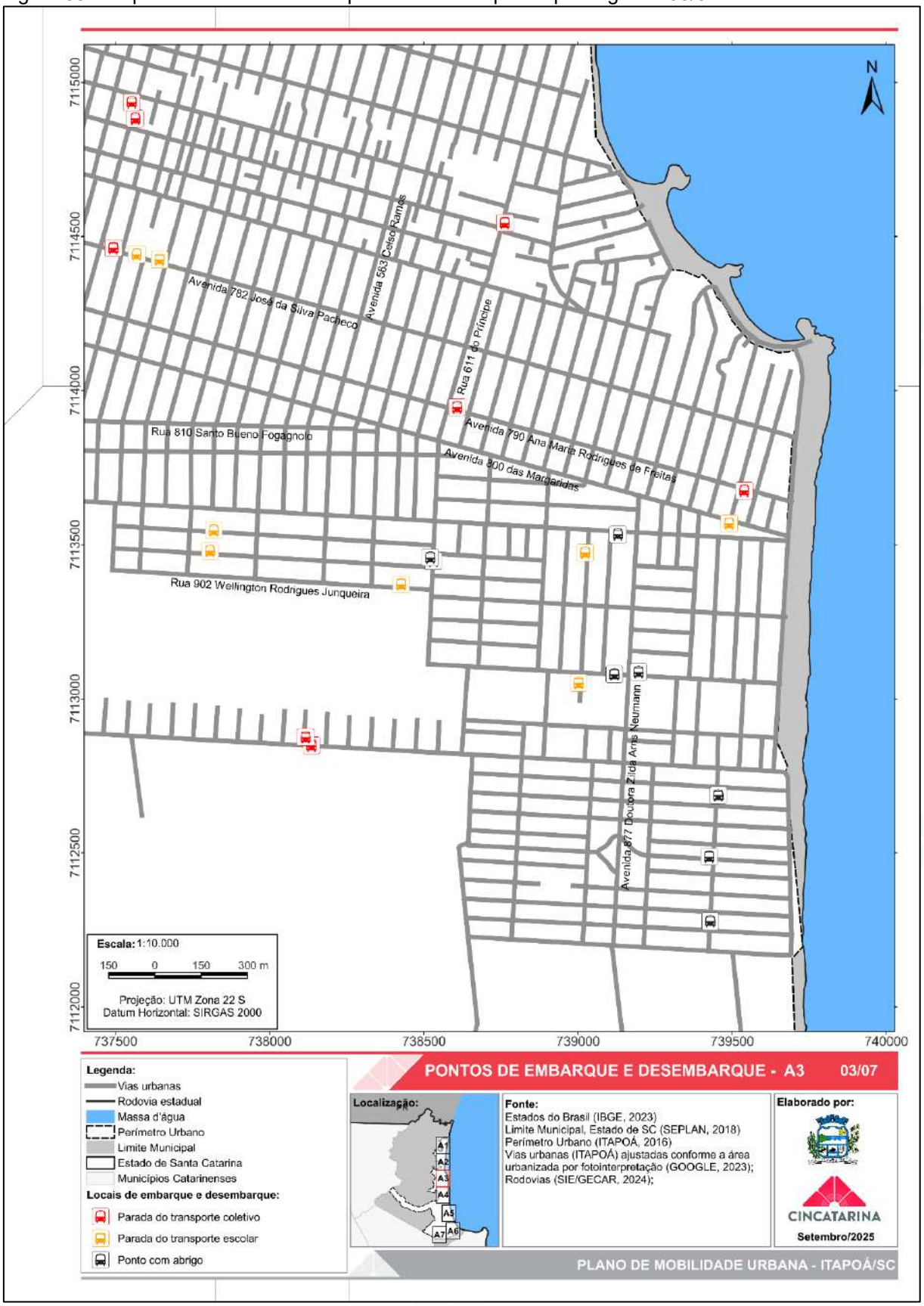
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 82 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 02/07



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 83 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 03/07

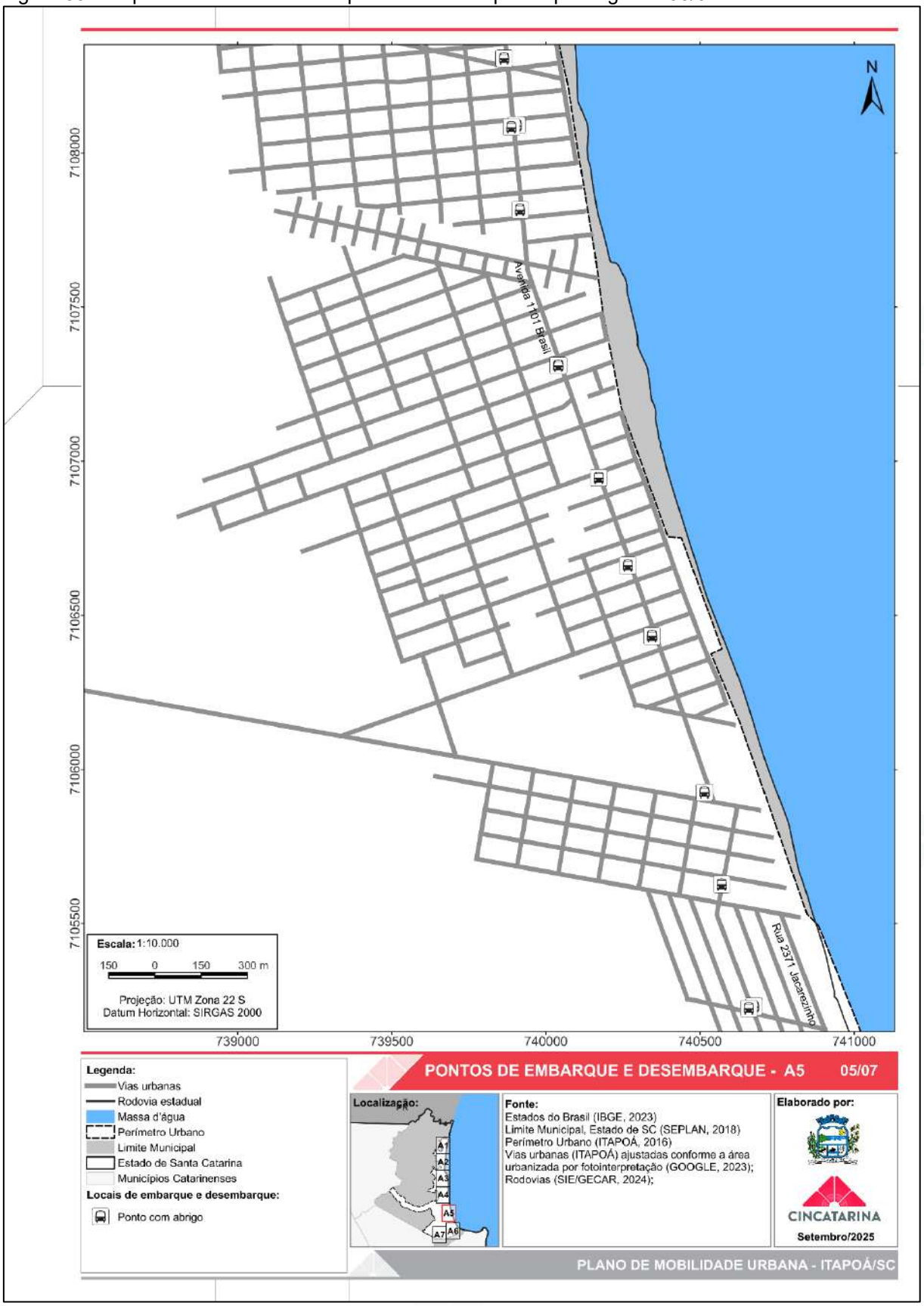


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 84 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 04/07

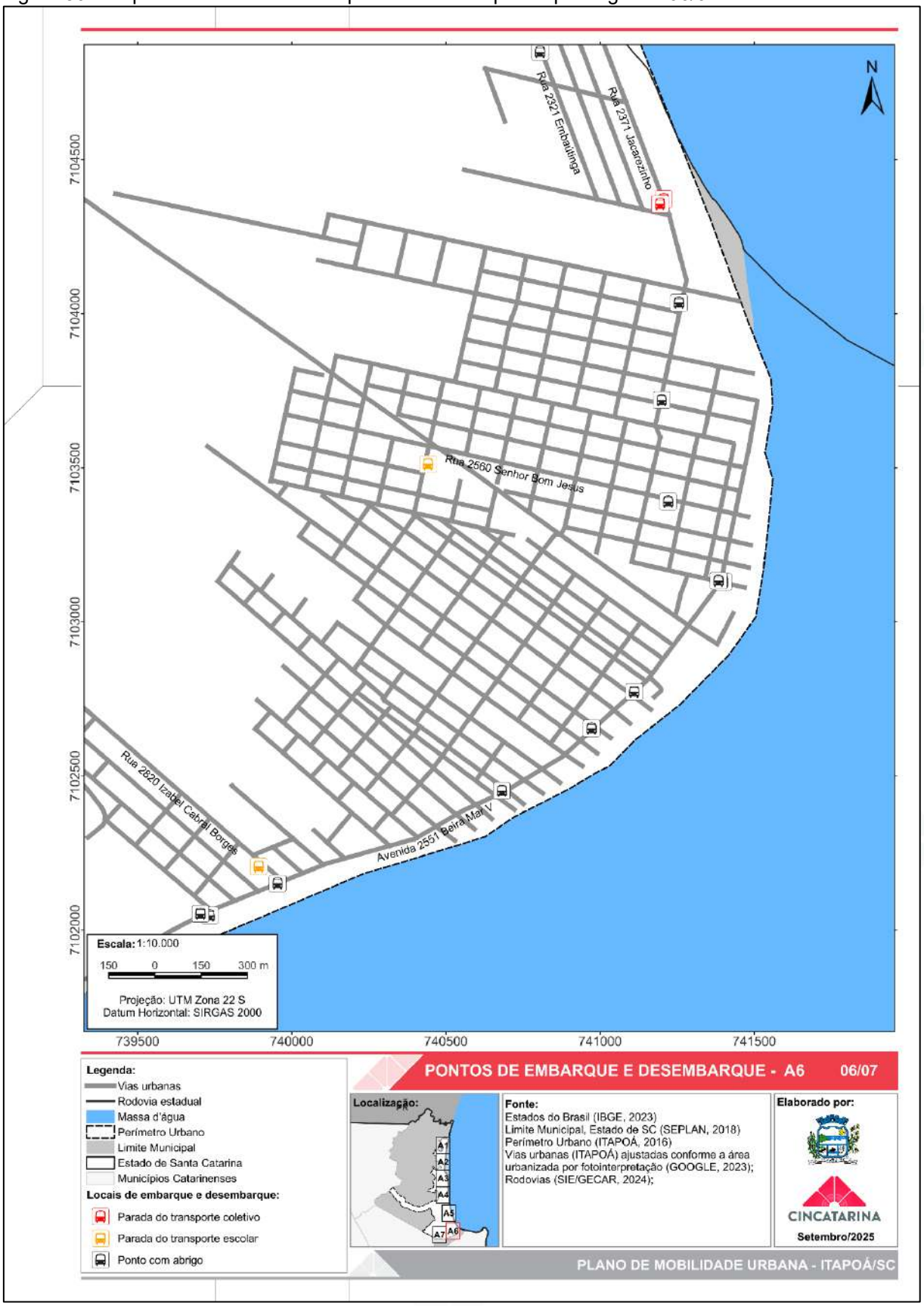
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 85 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 05/07



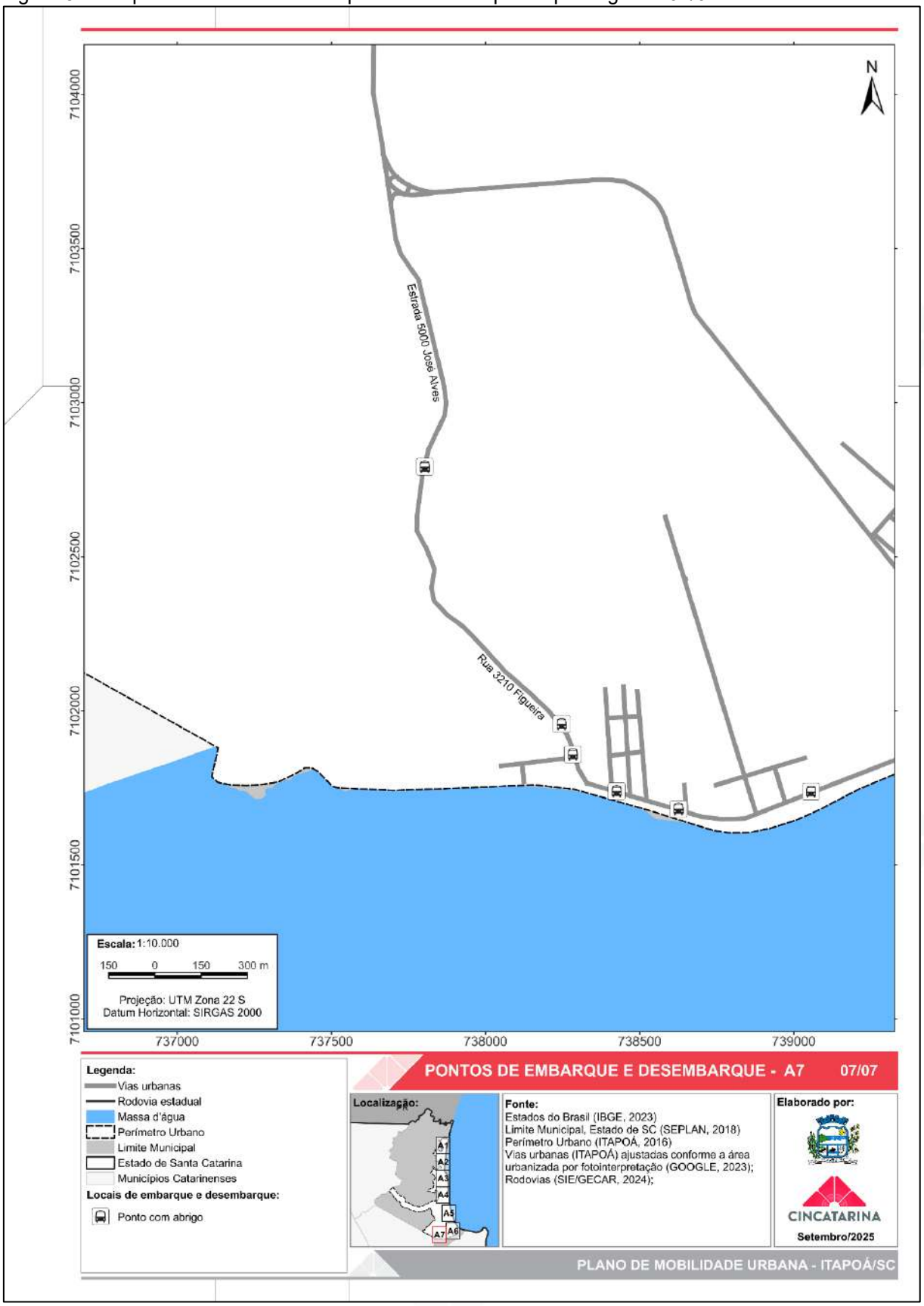
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 86 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 06/07



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 87 - Mapa dos locais de embarque e desembarque de passageiros 07/07

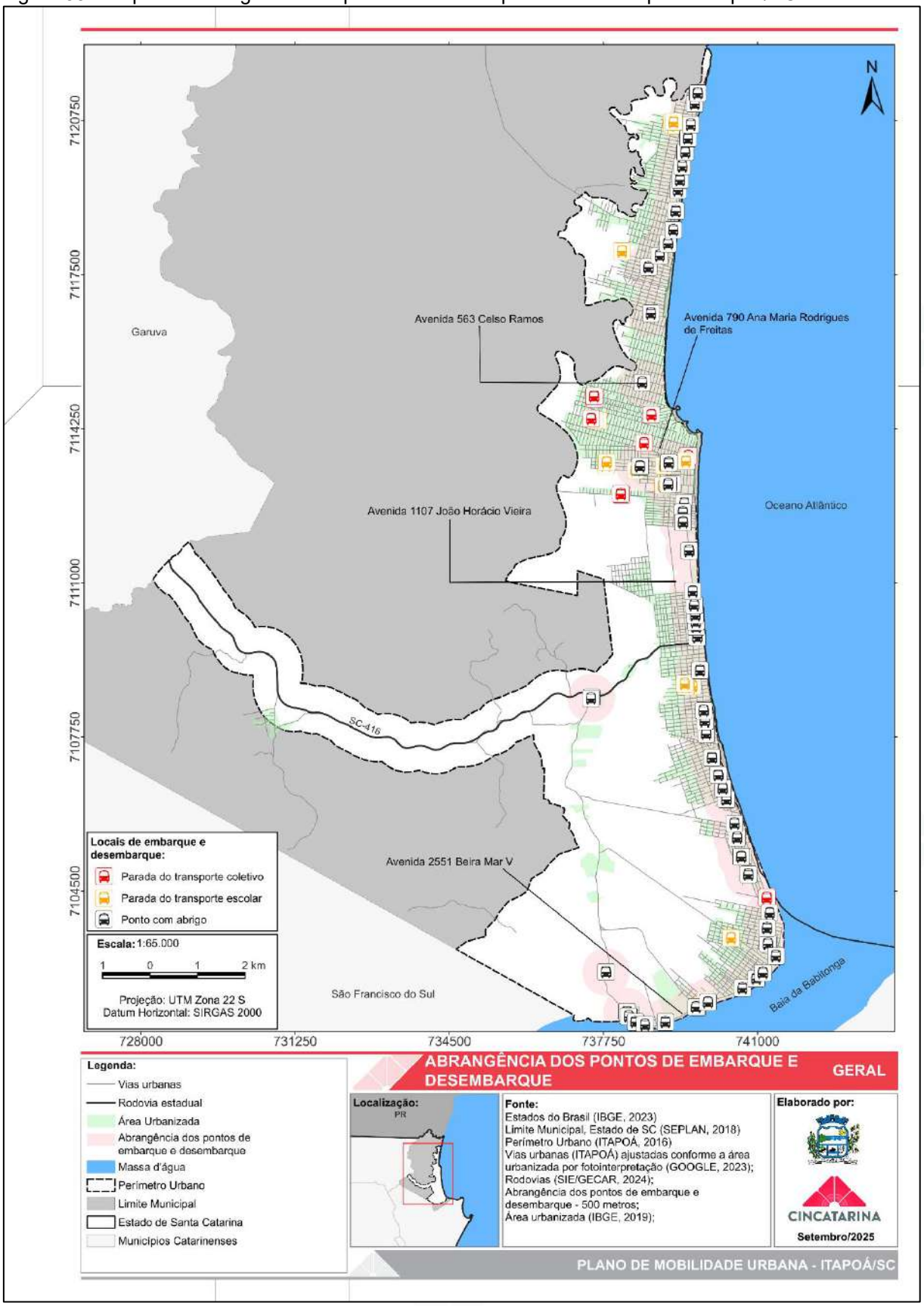


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com base na localização dos pontos de embarque e desembarque, foi possível analisar o raio de abrangência dessa infraestrutura em relação aos usuários, considerando um deslocamento máximo a pé de 500 metros. Esse raio, que parte do centro de cada ponto, é, segundo o ITDP Brasil (2017), a distância máxima permitida para que o usuário acesse de forma confortável um ponto de embarque e desembarque de passageiros.

No cartograma da Figura 88, foi possível analisar se os pontos existentes estão abrangendo toda a área urbanizada, ou seja, aquelas áreas que já apresentam alguma edificação consolidada conforme os dados disponibilizados pelo IBGE.

Figura 88 - Mapa de abrangência dos pontos de embarque e desembarque de Itapoá/SC



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Por meio do cartograma, que representa a área de abrangência dos pontos de embarque e desembarque, pode-se concluir que grande parte da área urbanizada do município contém alguma infraestrutura destinada ao transporte coletivo em um raio de cobertura de 500 metros. Apesar disso, todos os bairros englobados pelo perímetro urbano municipal possuem trechos desassistidos por essa infraestrutura e os casos mais precários estão localizados nos bairros Barra do Saí, São José, Centro e Continental.

Quanto à qualidade dos pontos de embarque e desembarque, foi possível analisar a infraestrutura disponível para os usuários do transporte coletivo, incluindo serviços fretado, coletivo e escolar, por meio dos abrigos distribuídos por toda a área urbana. O levantamento realizado *in loco*, constatou a existência de quatro tipologias distintas de pontos de embarque e desembarque, evidenciando a ausência de padronização das infraestruturas urbanas no município.

Os modelos de pontos de embarque e de desembarque identificados são descritos a seguir:

Tipologia 01: Esse modelo de ponto foi identificado de forma isolada no município. Possui área coberta para passageiros, banco e espaço destinado à propaganda, conforme exemplificado na Figura 89. No entanto, ao analisarmos essa infraestrutura considerando o item 8.2.1 da NBR 9050/2020, que trata especificadamente de pontos de embarque e desembarque, nota-se ausência de espaço reservado para Pessoa em Cadeira de Rodas (P.C.R.). Além disso, não há informações disponíveis sobre as linhas do transporte coletivo, tarifas ou formas de integração com outros modais, em desacordo com o previsto no artigo 14, inciso III, da Lei Federal n.º 12.587/2012.

Outro aspecto relevante é a relação do ponto (tipo 01) com seu entorno, uma vez que, sua localização desconsidera os requisitos mínimos de acessibilidade. A ausência de calçada pública obriga os usuários do transporte a circularem pelas margens da rodovia para acessar o ponto, colocando em risco a sua segurança.

Figura 89 - Ponto de embarque e desembarque na SC-416 (tipologia 01)

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Tipologia 02: O modelo de ponto de embarque e desembarque em questão (tipo 02) é o mais recorrente no perímetro urbano do município e caracteriza-se pela presença de abrigo coberto, que oferece proteção aos usuários contra as intempéries. No entanto, assim como o modelo anteriormente analisado, este também apresenta inconformidades em relação aos critérios estabelecidos pela NBR 9050/2020 e pela Lei Federal n.º 12.587/ 2012.

Nas Figura 90 e Figura 91, são evidenciadas as deficiências dessa infraestrutura, destacando-se: a ausência de área destinada à divulgação de horários e itinerários do transporte coletivo, bem como a inexistência de espaço reservado para Pessoa em Cadeira de Rodas (P.C.R.).

Com relação as calçadas, observa-se no primeiro cenário (Figura 90) a completa ausência dessa infraestrutura, enquanto no segundo (Figura 91), a calçada executada não contempla os requisitos mínimos para a instalação adequada de sinalização tátil, comprometendo a acessibilidade do local.

Figura 90 - Ponto de embarque e desembarque na Avenida 2551/Beira Mar V (tipologia 02)

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 91 - Ponto de embarque e desembarque na Rua 2560/Senhor Bom Jesus (tipologia 02)

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Tipologia 03: A configuração de ponto de embarque e desembarque do tipo 3 é demostrada na Figura 92. Esse modelo foi encontrado em locais específicos do município e apresenta características positivas em relação a sua cobertura e proteção contra intempéries climáticas.

Porém, apresenta falhas consideráveis no que se refere à acessibilidade, pois além da ausência de espaço reservado para Pessoa em Cadeira de Rodas (P.C.R.), sua implantação desconsiderou qualquer infraestrutura que permitisse o acesso universal ao local.

Figura 92 - Ponto de embarque e desembarque na Rua 241/Leonides Pommer (tipologia 03)

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Tipologia 04: O modelo de ponto de embarque e desembarque apresentado na Figura 93 é o recentemente adotado no município e encontra-se em conformidade com as normativas de acessibilidade vigentes. A estrutura contempla espaço reservado para Pessoa em Cadeira de Rodas (P.C.R.), cobertura, paredes laterais e de fundo aptas à fixação de informações relativas aos horários e itinerários do transporte coletivo, além de calçada com largura adequada e sinalização tátil instalada de forma correta.

A criação de mobiliários que atendam às necessidades das pessoas, independentemente de suas limitações, é uma premissa fundamental para sua distribuição no espaço urbano. Ademais, servem como incentivo para utilização do modal de transporte como um meio de deslocamento diário.

Figura 93 - Ponto de embarque e desembarque na Avenida 563/Celso Ramos (Tipologia 04)

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Outra modalidade de ponto para embarque e desembarque de passageiros são as paradas, geralmente sinalizadas verticalmente, conforme ilustrado na Figura 94. Embora cumpram a função básica de indicar o local de espera para o transporte coletivo, essas estruturas não oferecem proteção contra intempéries, comprometendo o conforto dos usuários.

A adoção desse tipo de parada deve ser criteriosa, uma vez que, dependendo da sua localização, pode gerar sensação de insegurança e desconforto, desestimulando a utilização do transporte coletivo como opção de deslocamento.

Figura 94 - Parada de embarque e desembarque na Avenida 563/Celso Ramos

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

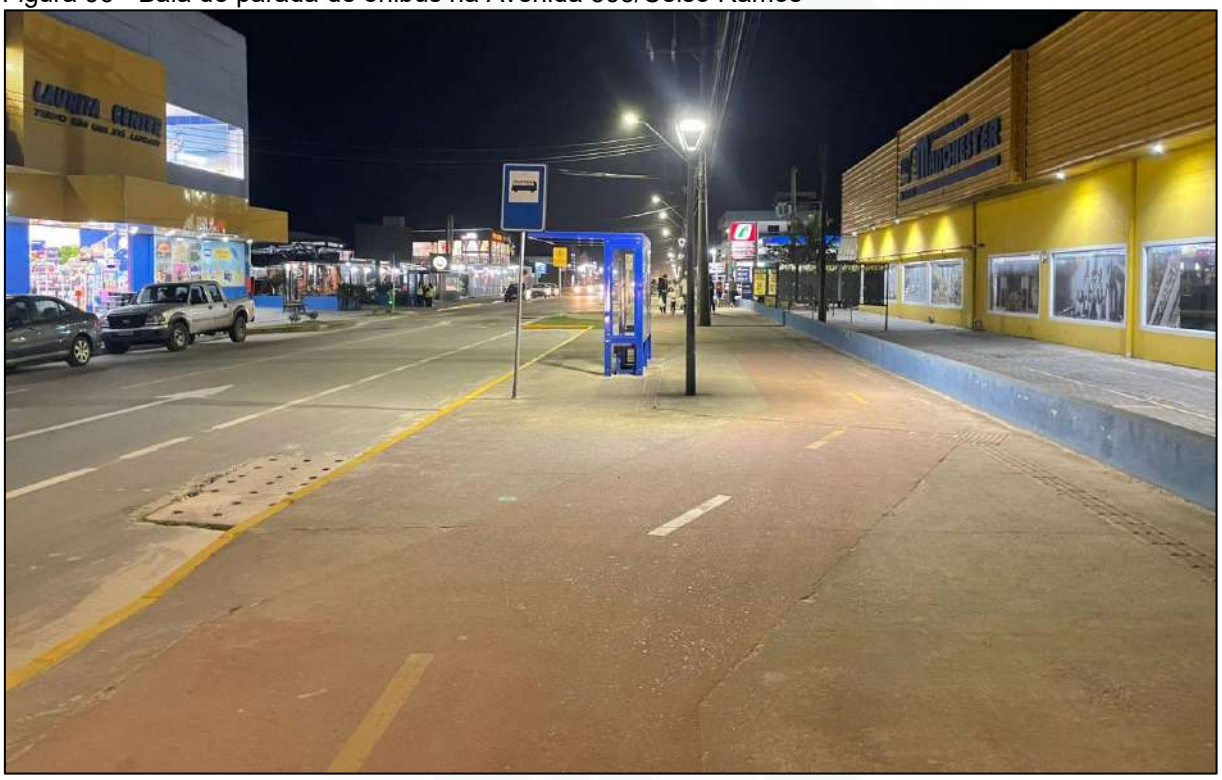
No que diz respeito às baias destinadas à parada do ônibus durante o período de embarque e desembarque de passageiros, observa-se a sua existência nas proximidades das principais vias da cidade e de edificações de cunho educacional, como pode ser verificado na Figura 95 e Figura 96. As baias geralmente vêm acompanhadas de placas de sinalização vertical que especificam a utilização do espaço e são delimitadas por faixa na cor amarela.

É necessário enfatizar que as baias para parada do transporte coletivo, seja ele público, escolar ou fretado, devem estar em conformidade com as regulamentações do CONTRAN.

Figura 95 - Baia de parada de ônibus junto ao ponto de embarque e desembarque

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 96 - Baia de parada de ônibus na Avenida 563/Celso Ramos



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com base nos dados obtidos por meio do levantamento de campo, identifica-se como principal problemática a falta de acessibilidade, tanto nos pontos de embarque e desembarque, quanto em seu entorno imediato. Essa deficiência

compromete, e em alguns casos inviabiliza, o uso da infraestrutura por parte da população, especialmente por pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.

Dessa forma, torna-se imprescindível promover a adequação e a padronização dessas infraestruturas, em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade vigentes. Recomenda-se, ainda, a implantação de sinalização horizontal e vertical regulamentadora nos pontos e áreas de parada do transporte coletivo, conforme estabelecido pelas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

2.12. TRANSPORTE INDIVIDUAL

Segundo a Lei Federal n.º 12.587/2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, o transporte público individual é um "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas" e abrange, por exemplo, táxis e mototáxis, modelos que serão analisados neste tópico.

Além desses, há o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, caracterizado pelo transporte realizado mediante cadastramento em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. Essa modalidade foi oficialmente reconhecida pela Lei federal n.º 13.640, de 26 de março de 2018, popularmente conhecida como "Lei do Uber", que alterou a Lei Federal n.º 12.587/2012, para incluí-la na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nessa legislação, o serviço é definido como "serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas", o qual será abordado com mais detalhes adiante.

2.12.1. Transporte Público Individual – Táxi

O serviço do táxi surge como uma alternativa de deslocamento que garante o conforto e comodidade ao usuário. Disponível em qualquer horário do dia e para diversos destinos dentro da cidade, esse serviço contribui para a redução do uso de veículos motorizados particulares, além de eliminar a necessidade de busca por vagas de estacionamento em áreas de grande fluxo urbano.

Dentro de uma abordagem integrada da mobilidade urbana, compete às prefeituras a regulamentação dos serviços do transporte individual de passageiros, como os táxis, por meio de leis e decretos específicos. Essa regulamentação abrange

o controle sobre os operados, as tarifas cobradas e seus critérios de composição, as regras para o acesso ao mercado (permissão, alvará, autorização etc.), a distribuição espacial de pontos físicos, bem como as exigências relacionadas às condições dos veículos, sua padronização e idade máxima (Ministério das Cidades, 2015).

As legislações federais que tratam do assunto limitam-se a regularização da profissão de taxista, a qual a Lei Federal n.º 12.468, de 26 de agosto de 2011, estabelece, entre outras exigências, a necessidade de habilitação nas categorias B, C, D ou E, a realização de cursos que envolvem a atividade, como primeiros socorros, relações humanas, direção defensiva etc. Ainda no âmbito federal, a fiscalização do serviço é regulamentada pelo CTB e pelas resoluções do CONTRAN.

Pela necessidade de regulamentação, Itapoá sancionou a Lei Municipal n.º 1.258, de 19 de maio de 2023, que dispõe sobre a exploração do serviço de táxi no município, condicionando a prestação desse serviço a autorização emitida pelo Departamento Itapoense de Trânsito (DITRAN) (ITAPOÁ, 2023a).

A emissão da autorização é concedida aos motoristas devidamente inscritos no cadastro de condutores, sendo que os interessados na exploração dessa modalidade de serviço no município deverão submeter-se a um processo seletivo. Para participar desse processo é necessário alguns pré-requisitos e a apresentação dos seguintes documentos:

> **Art. 7º** [...]
> I - carteira nacional de habilitação, categorias "B", "C" ou "D", contendo anotação de "Exerce Atividade Remunerada - EAR"
> II - certificado de propriedade do veículo, que será usado na prestação do serviço de táxi;
> III - certidão expedida pelo cartório distribuidor, dos efeitos criminais das Comarcas em que o interessado tenha residido nos últimos 5 anos (ITAPOÁ, 2023a).

Nessa avaliação serão testadas as aptidões dos condutores em aspectos como relações humanas, direção defensiva, sinalizações de tráfego, identificação e localização de logradouros, dados históricos, eventos culturais e matemática básica. Além disso, serão considerados como critério de seleção a idade do veículo, as suas características e a experiência do condutor. A previsão de pré-requisitos para a exploração do serviço de táxi garante que os condutores estejam devidamente preparados para atender os passageiros, dando maior seriedade para o modal de transporte (ITAPOÁ, 2023a).

O cadastro de condutores se dará mediante duas tipologias: 1) condutor autorizado: recebe o nome incluído na portaria do DITRAN; e 2) colaborador: quando há a indicação do condutor autorizado para um terceiro atuar como autônomo ou colaborador, desde que tenha participado do processo de seleção) (ITAPOÁ, 2023a).

A validade da autorização para utilização dos pontos de táxi é de um ano, estando os veículos sujeitos a constante fiscalização, onde se observará:

> **Art. 15.** Os veículos, destinados à prestação do serviço de táxi, devem satisfazer, além das exigências estabelecidas pelo Código Nacional de Trânsito e legislação correlata, as seguintes condições:
> I - estar em bom estado de conservação e funcionamento;
> II - tempo de fabricação não excedente há 10 anos;
> III - estar equipado com:
> a) extintor de incêndio [...];
> b) taxímetro devidamente aferido e lacrado;
> c) caixa luminosa com a palavra "Táxi", fixada transversalmente à parte externa do teto, dotada de dispositivo que apague sua luz interna automaticamente, quando acionado o taxímetro;
> d) dispositivo que indique a situação "livre" ou "em atendimento" de forma visível;
> e) cintos de segurança em perfeitas condições;
> IV - conter em seu interior, em local de fácil acesso visual dos usuários:
> a) a identificação do autorizado e do condutor
> b) a tabela de tarifas em vigor
> c) aviso contendo a proibição de fumar
> d) a licença para trafegar;
> e) o número de seu registro no cadastro de condutores;
> f) o Decreto Municipal vigente, que fixa o valor da Unidade Taximétrica (UT).
> V - portar mapa da cidade e índice de ruas;
> VI - conter identificação externa, constando o número do seu registro no cadastro de condutores.
> Parágrafo único. Os veículos utilizados para o serviço de táxi no âmbito do Município devem ser padronizados na cor branca, tendo em ambas laterais, no espaço compreendido entre o final do paralama dianteiro e o início do para-lama traseiro, uma faixa de quadriculados nas cores azul e branca alternadas, tendo os quadrados 10 centímetros cada lado (ITAPOÁ, 2023a).

A padronização da identidade visual dos veículos é tida como benéfica à população, pois assegura a fácil identificação do modal e resulta em maior segurança aos usuários. Outro quesito que merece destaque é o regramento para a utilização dos pontos de táxi, que conforme o artigo 20, podem ser classificados em:

> **Art. 20.** Para os fins do disposto no art. 19, ficam instituídas as seguintes categorias de pontos de serviço:
> I - ponto livre: aquele, cujas vagas podem ser utilizadas por qualquer veículo autorizado a prestar serviços de táxi;
> II - ponto semi-privativo: aquele, cujas vagas podem ser utilizadas por qualquer veículo autorizado a prestar serviço de táxi, desde que o seu condutor constate que o número de vagas, no momento em que venha a

> estacionar, seja igual ou maior que 70% do total das vagas licenciadas para o ponto;
> III - ponto privativo: aquele, cujas vagas se destinem apenas a veículos expressa e formalmente autorizados a utilizá-las;
> IV - ponto provisório: aquele, cujas vagas podem ser utilizadas por qualquer veículo autorizado a prestar o serviço de táxi, instituído em caráter excepcional e mantido exclusivamente pelo tempo que se fizer necessário para atender demandas ocasionais (ITAPOÁ, 2023a).

A oferta do serviço a comunidade ocorre mediante pagamento de tarifas definidas conforme a Unidade Taximétrica (UT) vigente, que de acordo com o Decreto Municipal n.º 5.909, de 14 junho de 2023 está fixada em R$3,50. A cobrança dessa tarifa deverá obedecer ao imposto no artigo 2º do referido decreto que determina “2 UT para bandeirada, 1 UT para o quilômetro rodado com bandeira 1, 1,2 UT para o quilômetro rodado com bandeira 2 e 6 UT para hora parada à disposição do usuário” (ITAPOÁ, 2023b).

A bandeira 2, que apresenta um valor mais elevado é aplicada em situações específicas, como em dias úteis entre às 20 h e 6 h; aos sábados após às 13 h; aos domingos e feriados até às 6 h do dia subsequente; e dos dia 30 de novembro a 2 de janeiro, a fim de complementar a renda do condutor (ITAPOÁ, 2023b).

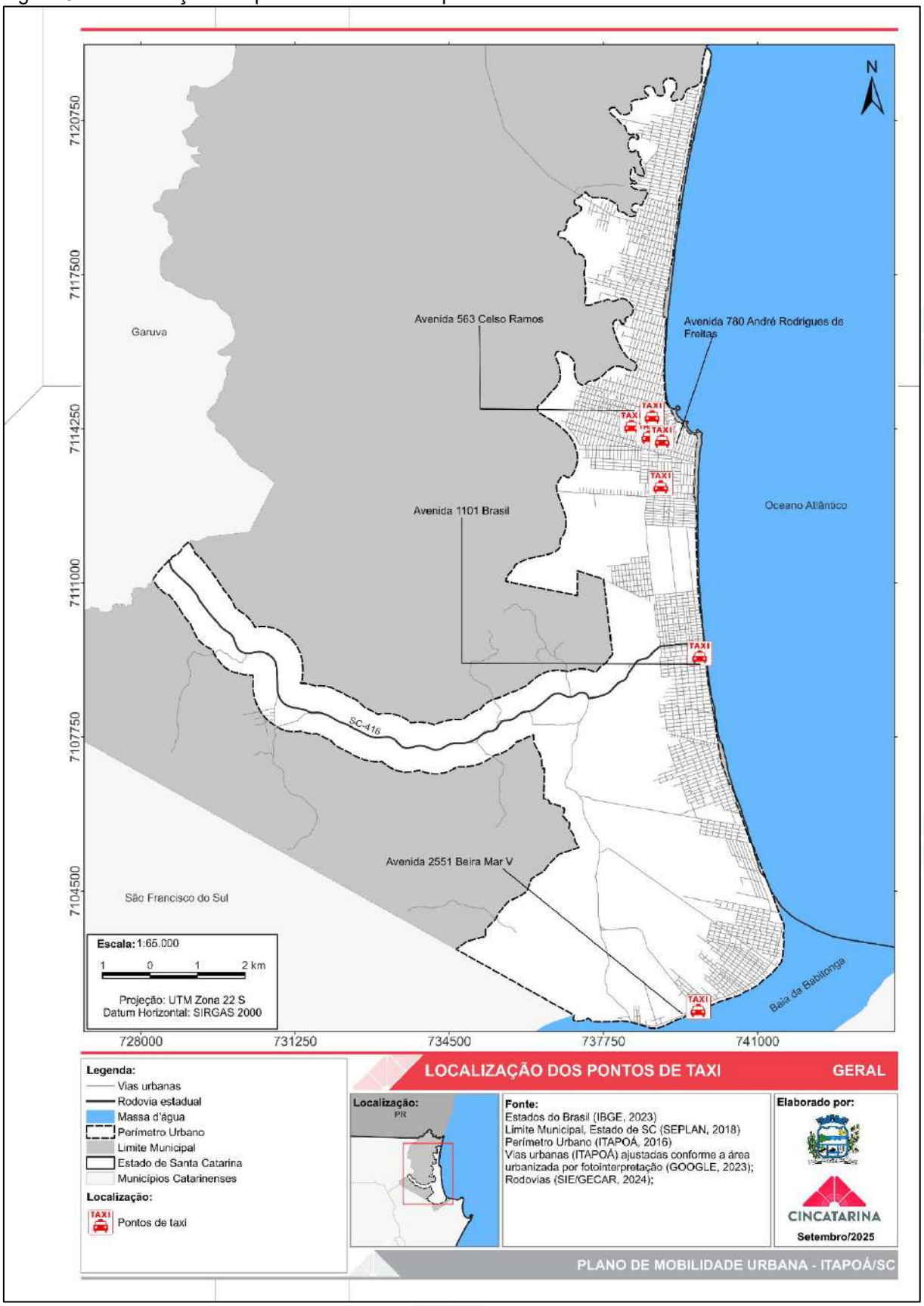
Por fim, quando a viagem solicitada ultrapassar os limites municipais de Itapoá, o usuário estará sujeito a pagar uma taxa extra de 30% sobre o valor final do deslocamento (ITAPOÁ, 2023b). Da mesma forma, quando for solicitada viagem por meios de comunicação alternativos, poderá ser cobrado um valor extra para cobrir os custos do condutor pela saída do seu ponto de origem até o local de retirada do usuário, sendo permitida a cobrança máxima de 4 UT (ITAPOÁ, 2023b). Quando houver necessidade de transportar animais domésticos, desde que de pequeno porte e acompanhado do seu responsável, não será cobrado valor adicional (ITAPOÁ, 2023b).

A regulamentação vigente define as regras de funcionamento do modal de transporte no município. No entanto, compreender a sua distribuição espacial é essencial para compreensão da real abrangência do serviço dentro dos limites municipais. Com base nessa premissa, foram realizados levantamentos de campo para identificar a localização dos pontos e analisar sua infraestrutura, conforme apresentado nos cartogramas das Figura 97 a Figura 100.

Entre os pontos de táxi identificados, observa-se que a maioria está concentrada no bairro Itapema Norte, que é a área com maior concentração de

comércios e serviços. Essa dinâmica comercial e de prestação de serviços gera um número elevado de viagens, tanto de origem quanto de destino, e a utilização desse modal nesses trajetos contribui para a redução da ocupação do espaço urbano.

Figura 97 - Localização dos pontos de táxi em Itapoá.



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

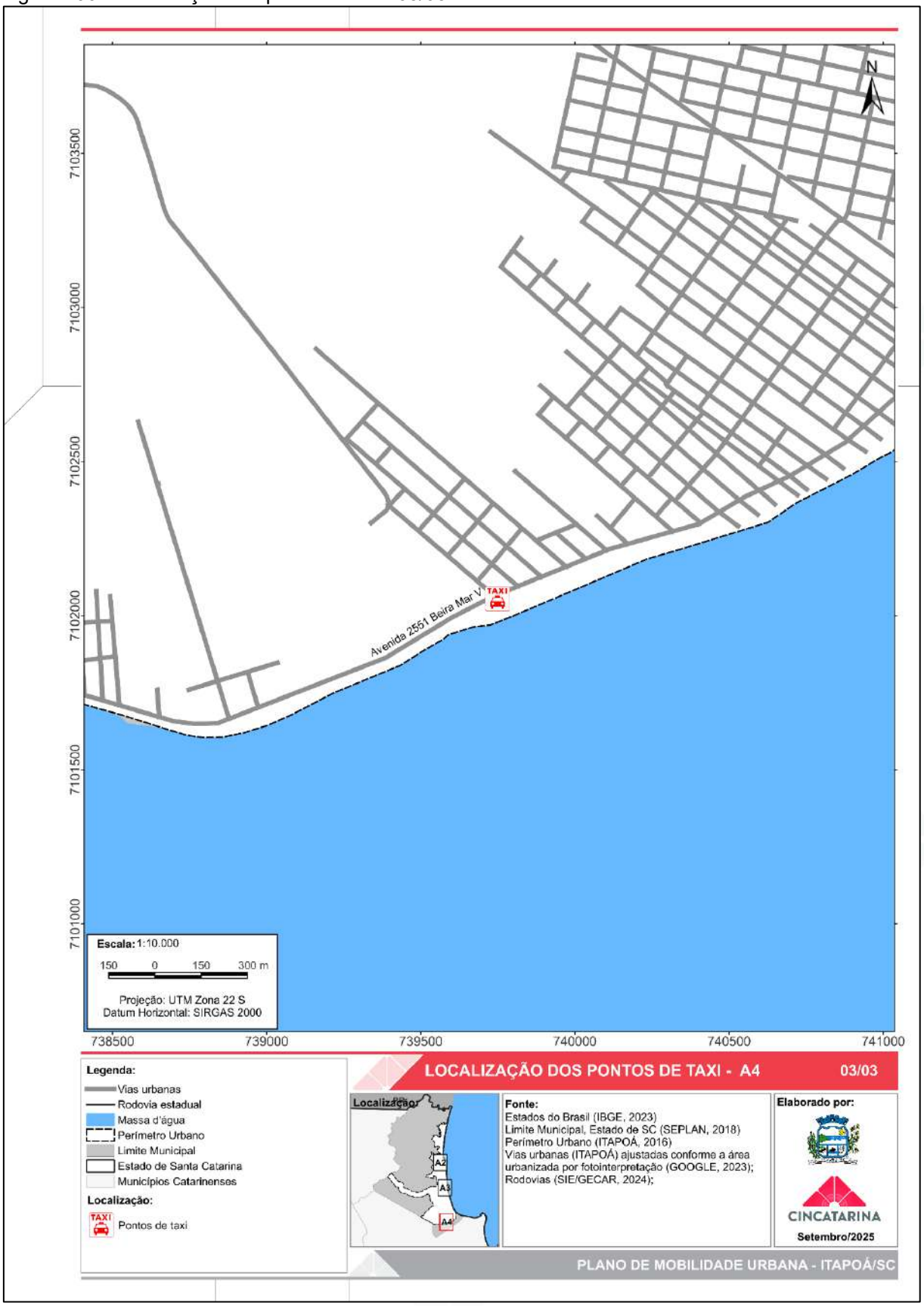
Figura 98 - Localização dos pontos de táxi 01/03

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 99 - Localização dos pontos de táxi 02/03

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 100 - Localização dos pontos de táxi 03/03



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

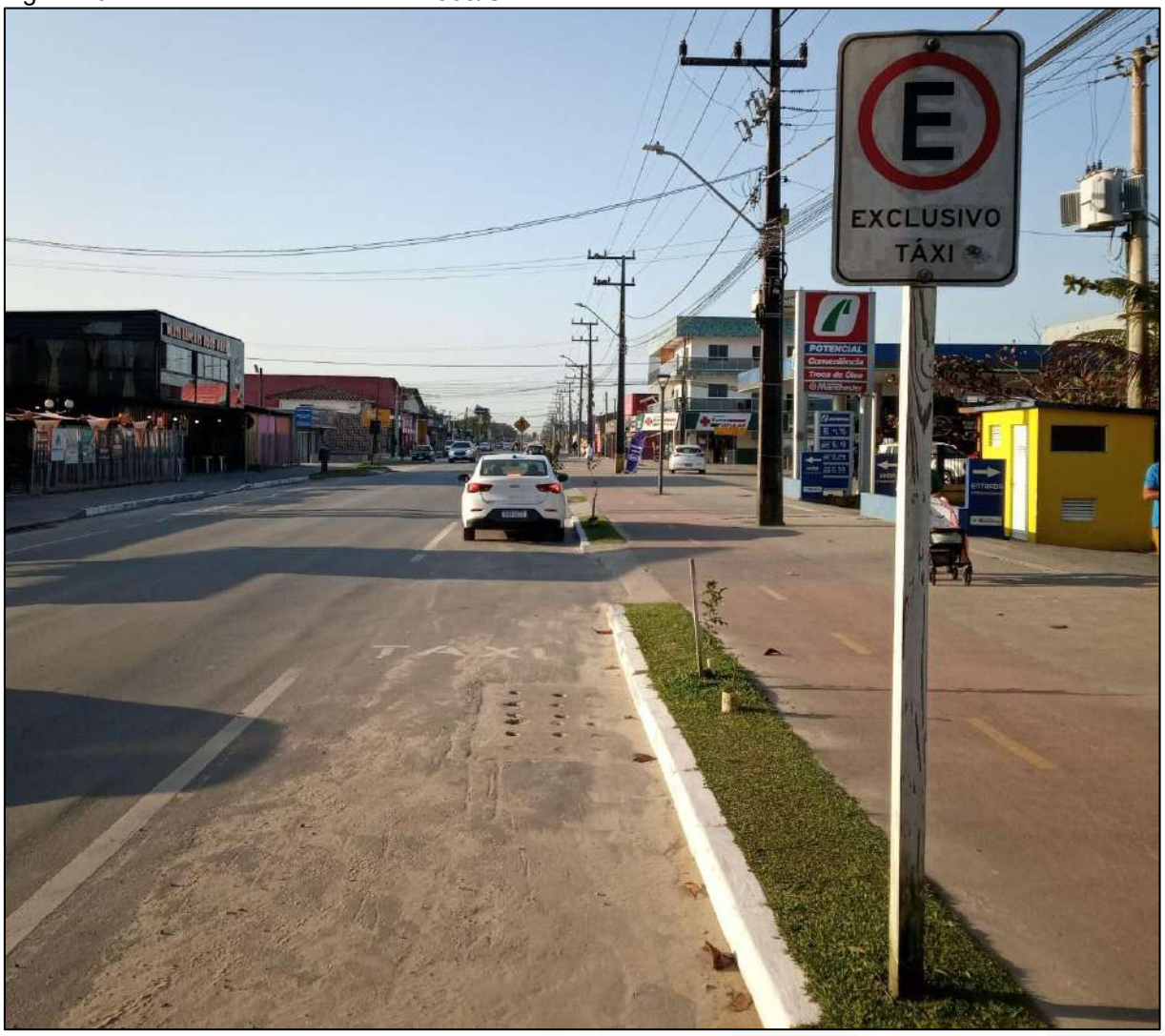
Ainda em relação a distribuição dos pontos de táxi no município, é importante ressaltar que a atual configuração não viabiliza a utilização do modal por todas as pessoas. Os bairros mais periféricos, que atualmente se encontram desatendidos, são os que mais necessitam de opções de deslocamento, por serem as regiões cujos moradores percorrem maiores distâncias para acessar as oportunidades oferecidas pela vida urbana.

Ao que se refere a infraestrutura de apoio destinada a este modal de deslocamento, observa-se que todos os pontos contam com sinalização vertical, indicando a destinação da vaga. Entretanto, de acordo com a Figura 101 e a Figura 102, a maioria desses locais apresenta precariedade na sinalização horizontal e embora as placas cumpram a função de informar, a sinalização no pavimento é essencial para complementar essa indicação, pois delimita adequadamente as vagas e evita o uso indevido do espaço.

Figura 101 - Ponto de táxi na Rua 795/Marcelo Moecke

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 102 - Ponto de táxi na Avenida 563/Celso Ramos



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Nas vagas destinadas ao transporte por táxi, além da sinalização horizontal e vertical, a infraestrutura pode ser complementada com abrigos para passageiros, o que favorece de forma significativa a utilização do modal. Em Itapoá, essa estrutura está presente em dois pontos da cidade, conforme demonstrado nas Figura 103 e Figura 104. Ambos os locais oferecem aos usuários um espaço amplo e protegido das intempéries e estão localizados na avenida 2551/Beira Mar V e na rua 785/Hermínio Dagnoni.

Figura 103 - Ponto de táxi com abrigo na Avenida 2551/Beira Mar V

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 104 - Ponto de táxi com abrigo na Rua 785/Hermínio Dagnoni

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com base na análise da realidade municipal, pode-se afirmar que os pontos de táxi existentes, atendem principalmente as áreas com vocações comerciais e de prestação de serviços, deixando as áreas residenciais desassistidas desse modal. Além disso, carece de melhorias na infraestrutura, sobretudo na sinalização horizontal das vagas.

Adicionalmente, é necessário regulamentar a localização dos pontos de táxi, bem como, as suas vagas, visando dar transparência as informações do modal e garantir a segurança dos usuários.

2.12.2. Transporte Privado Individual - Transporte por Aplicativo

Os serviços de transporte por aplicativo oferecem suporte eficiente aos deslocamentos diários da população, sejam eles de curta ou longa distância. Como consequência, contribuem para a redução do número de veículos motorizados particulares em circulação. Essa diminuição impacta diretamente na ocupação das vias urbanas e na demanda por vagas de estacionamento, especialmente em áreas centrais, onde os problemas de congestionamento e superlotação de estacionamentos são mais recorrentes.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, define o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiro, como sendo:

> Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: [...]
> X- transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [...] (Brasil, 2012, art. 4º).

A regulamentação desse tipo de serviço é fundamental para todos os atores envolvidos. Para as empresas do setor, significa o reconhecimento como parte integrante do sistema de mobilidade urbana, permitindo sua inclusão no planejamento e na integração com os demais modais de transporte. Para os motoristas, representa maior segurança jurídica e estabilidade no exercício da atividade. Já para os usuários, garante uma alternativa de deslocamento segura, com preço justo e inserida em um sistema de mobilidade mais organizado e acessível.

Adicionalmente, a legislação federal (Lei nº 12.587/2012) atribui aos municípios a responsabilidade de regulamentar esse tipo de serviço, o que fortalece sua capacidade de integrar novas modalidades ao sistema de mobilidade urbana e de adaptá-lo às necessidades locais.

> Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.
> Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:
> I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
> II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
> III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei n.º 8.213, de 24 de julho de 1991.
> Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:
> I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
> II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
> III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

> IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.
> Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros." (Brasil, 2012, art. 11-A).

Atualmente, com base nas informações fornecidas pelo município, constatou-se ausência de dados específicos sobre o funcionamento do transporte privado individual por meio de aplicativos. No entanto, ao analisarmos os principais aplicativos em operação, identificou-se que o serviço da plataforma Uber está disponível e atende à população local.

Ressalta-se, ainda, que não existe, até o momento, legislação municipal que regulamente essa atividade. Diante do contínuo crescimento e desenvolvimento do município de Itapoá, é fundamental a criação de uma legislação específica para tratar desse tema, a fim de prevenir conflitos decorrentes da falta de controle e fiscalização sobre esse tipo de serviço.

Além disso, a regulamentação especifica dessa modalidade de transporte permite ao município exercer maior controle e obter um conhecimento mais aprofundado sobre seu funcionamento. Com isso, incorpora-se mais uma alternativa de deslocamento à cidade, contribuindo para a melhoria da mobilidade e da acessibilidade urbana. Ademais, a efetiva arrecadação de tributos municipais decorrentes da prestação desse serviço representa uma fonte adicional de recursos para investimentos em infraestrutura.

2.13. TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS

A Lei Federal n.º 12.587, de janeiro de 2012, define transporte urbano de cargas como sendo um "serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias" (BRASIL, 2012, artigo 4º). Esse tipo de serviço, se não estiver adequado dentro do espaço urbano, pode trazer impactos negativos na mobilidade do município, sobretudo os de pequeno ou médio porte.

Segundo Sanches Junior (2008), embora o tráfego de cargas seja fundamental para o suporte da atividade econômica urbana, ele frequentemente ocupa uma posição secundária nas prioridades do planejamento municipal, o que resulta na ausência de regulamentação específica para essa atividade.

Essa situação dificulta a definição de regras que orientem a logística urbana de modo a atender tanto os operadores logísticos quanto os usuários dos demais modais de transporte. Como resultado, esses grupos acabam competindo pelo mesmo espaço — seja para circulação, estacionamento ou para a realização de operações de carga e descarga. Essa convivência ocorre muitas vezes ao mesmo tempo, gerando horários de pico, lentidão e diversos problemas que os usuários dos espaços públicos enfrentam diariamente em seus deslocamentos.

2.13.1. Ordenamento Municipal

A regulamentação do serviço de carga e descarga e do tráfego de caminhões no município de Itapoá é feita por meio do Decreto n.º 1.594, de 13 de julho de 2012. O artigo 1º do referido decreto, dispõe sobre a atividade de carga e descarga de mercadorias no perímetro urbano que deve seguir regras específicas, entre elas:

> § 1º Os veículos de carga e descarga para abastecer o comércio em geral, só poderão estacionar em vias públicas dentro do perímetro urbano nos seguintes horários:
> I - Nos meses de **dezembro a fevereiro** só poderão estacionar nos locais previstos **das 07:00 às 9:00 horas e das 19:00 às 21:00 horas**;
> II - Nos meses de **março a novembro** só poderão estacionar nos locais previstos **das 07:00 às 9:00 horas e das 18:00 às 21:00 horas** (ITAPOÁ, 2012b, grifo nosso);

A previsão de horários definidos para realização do serviço de carga e descarga no município é essencial para controlar o tráfego de veículos de grande porte nas vias urbanas. Portanto, é fundamental garantir que essas atividades não gerem impactos negativos no tráfego, especialmente durante os horários de pico. Os horários definidos por Itapoá no período matutino são condizentes com a jornada de trabalho de grande parte da população. Porém, em algumas situações pode ocorrer lentidão no trânsito, assim como no período vespertino, quando, entre os meses de novembro a março, a atividade de carga e descarga tem início às 18h.

Dentro dos horários mencionados no artigo 1º do Decreto Municipal, é permitido 30 min de tolerância de atraso, excepcionalmente para os casos em que a operação de carga e descarga ainda estiver sendo realizada. Caso essa atividade ocorra no período noturno é obrigatório manter o pisca-alerta do veículo acionado (ITAPOÁ, 2012b).

A permissibilidade para execução desse serviço em situações especiais é fornecida pela Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo e é aplicável apenas para casos de descarga de cimento usinado, materiais de construção ou em situações que a atividade tenha que ser realizada diretamente na via pública. Cabe ressaltar, que a realização desses serviços não pode ocorrer com veículos articulados (reboque e semirreboque) (ITAPOÁ, 2012b).

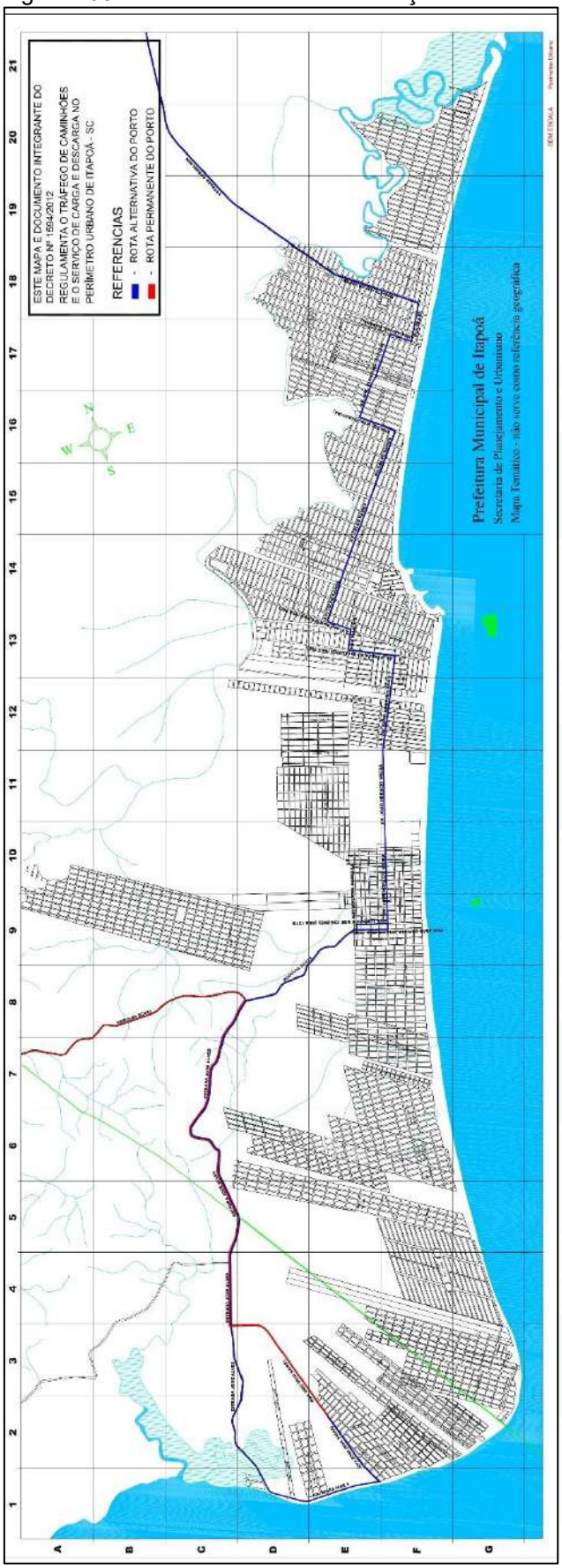
No perímetro urbano de Itapoá há vagas destinadas exclusivamente para veículos de carga, conforme estabelecido em decreto municipal. Essas áreas são de uso público e não estão atreladas a nenhuma edificação comercial específica. Além dos veículos de carga, também é permitida a utilização por veículos destinados à manutenção da infraestrutura pública e ao socorro mecânico (ITAPOÁ, 2012b).

Considerando que o município abriga o Porto de Itapoá, caracterizado como um Polo Gerador de Viagens – PGV, o Decreto Municipal n.º 1.594, de 13 de julho de 2012, determina um trajeto específico para circulação de veículos que transportem contêineres com destino às instalações portuárias ou retroportuárias. Esse trajeto está dividido em duas modalidades, sendo elas:

> **Art. 6º** [...]
> I - **Rota alternativa**: Estrada Cornelsen, segue pela Rua 370 (Av. Sai Mirim), Rua Ceará, Rua 410 (Av. Paraná), Av. Mal Floriano Peixoto, Rua 560 (Rua Jequetibá), Av. Celso Ramos, Av. das Margaridas, Rua Príncipe, Av. Pérola do Atlântico (Rua 860), Av. Zilda Arns Neumann, Av. João Horácio Vieira, Rua Ludovico Noé Zagonel (Rua 1570), Rua Malvina Barbosa, Rua João Batista Velem, Rodovia SC 415, Estrada José Alves, Av. Beira Mar 5 e chega ao porto pela Rua 2850 (Rua Sairá);
> II - **Rota definitiva**: Vindo pela Rodovia SC 415, segue pela Estrada José Alves e chega ao Porto pela Rua 2850 (Rua Sairá);
> § 1º É proibido o estacionamento nas vias descritas na rota alternativa;
> § 2º A circulação dos veículos de que trata o caput deste artigo na "Rota Alternativa" somente será permitida durante a vigência da LM n.º 345/2011. (Redação dada pelo Decreto n.º 1598/2012) (ITAPOÁ, 2012b)

As rotas alternativa e definitiva, descritas acima, estão mapeadas na Figura 105.

Figura 105 - Rota alternativa de circulação de veículos de carga para o Porto de Itapoá.



Fonte: Itapoá 2012.

Conforme citado no § 2º do artigo 6º, a rota alternativa só será permitida durante a vigência da Lei Municipal n.º 345, de 16 de junho de 2011. Essa lei estabelece regras específicas para circulação de veículos com destino ao Porto Itapoá, incluindo a restrição de tráfego ao período noturno durante o intervalo entre 15 de dezembro e o fim do Carnaval. Nesse período, a rota alternativa passa a ser denominada rota temporária (ITAPOÁ, 2011).

O acesso ao porto pela rota temporária só será viabilizado mediante a execução de melhorias, principalmente em relação à sinalização e à segurança, de modo a garantir a sua adequada identificação pelos condutores. Além disso, como medida compensatória, cabe ao Porto de Itapoá:

> **Art.** 4º [...]
> I - **Divulgar** amplamente **a rota alternativa** de acesso ao Porto Itapoá;
> II - Providenciar a **sinalização necessária ao direcionamento único dos veículos de contêineres**, aplicando a sinalização horizontal e vertical [...]
> III - Realizar a **manutenção periódica da via de acesso** utilizada para o alcance do Porto Itapoá [...] enquanto durar a sua utilização e enquanto não se cumprem os itens VI ao X;
> IV - Cumprir e dedicar esforços para o **cumprimento das regras nacionais de trânsito**, em especial quanto aos veículos de transporte de contêineres; [...]
> VI - **Construção de ciclovia com pavimento asfáltico em ambos os lados com 1,5m (um metro e meio) de largura,** dividida com tachões, na Avenida Celso Ramos, no trecho compreendido entre as Quadras 12 e 15 do Balneário São José até o final das Quadras 18 e 23 do Balneário Cambijú;
> VII - **Construção de pavimento asfáltico com 8 (oito) metros de largura**, **sendo 1,5m (um metro e meio) de ciclovia**, dividida com tachões, entre as Quadras 3 e 4 do Balneário Paese, até o Lote 01 das Quadras 27 e 28 do Balneário Jardim Pérola do Atlântico;
> VIII - **Construção de pavimento asfáltico com 8 (oito) metros de largura, sendo 1,5m (um metro e meio) de ciclovia**, dividida com tachões, do Lote 1, das Quadras 27 e 28 do Jardim Pérola do Atlântico, subindo a Rua 860 até a Avenida do Príncipe, convergindo nesta à direita até a Rua 800, convergindo nesta à esquerda até a Avenida Celso Ramos;
> IX - **Construção de pavimento com 8 (oito) metros de largura, sendo 1,5m (um metro e meio) de ciclovia**, dividida com tachões, entre as quadras 16 e 20 do Balneário Santa Clara, mais 40 (quarenta) metros na área de propriedade da família Guinter. E das Quadras 16 e 20 do Balneário Santa Clara até as Quadras 58 e 72 do Balneário Itapoá, no entroncamento com a Rua 1580. E também, das Quadras 72 e 73 do Balneário Itapoá até o final das Quadras 124 e 125 do mesmo Balneário, e destas até o entroncamento com a Rua 1580;
> X - **Construção de pavimento asfáltico com 8 (oito) metros de largura, sendo 1,5m (um metro e meio) de ciclovia**, dividida com tachões, entre as quadras 16 e 23 do Balneário Cambijú, pela Rua 560, até a Avenida Marechal Floriano, indo por esta até as quadras 11 e 13 do Balneário Diamantina, dobrando à direita na Rua 410, com a construção de pavimento asfáltico com 4 (quatro) metros de largura de cada lado nesta, sem ciclovias, por se tratar de uma avenida de mão dupla, e desta à esquerda na Rua Ceará até a Estrada Cornelsen; (ITAPOÁ, 2011).

É importante destacar que o traçado definido como rota alternativa/temporária, embora dependa de benfeitorias a serem realizadas pelo Porto de Itapoá, atravessa vias urbanas com intenso fluxo diário. Essa característica pode acarretar diversos impactos negativos ao espaço urbano, como danos à infraestrutura viária, aumento da lentidão no trânsito e ocorrência de conflitos viários.

Diante disso, torna-se pertinente reavaliar a necessidade de manter a vigência da Lei Municipal n.º 345, de 16 de junho de 2011, que regulamenta esse traçado, especialmente porque a rota permanente, prevista na legislação, direciona o tráfego desses veículos de maneira mais adequada.

Por fim, ressalta-se que a definição de um trajeto específico para a circulação desses veículos é benéfica para o município, desde que planejada considerando a preservação da infraestrutura existente.

2.13.2. Caracterização

Contextualizada a temática, é fundamental avaliar os nichos econômicos do município de Itapoá, a fim de identificar as características do tráfego de veículos de carga local e se esses são prioritariamente para o setor comercial, industrial, agrícola, entre outros. Para a extração desses dados, será utilizada a RAIS para o período de 2024 (período mais recente disponível).

A pesquisa identificou um total de 3.219 empresas, com predominância em determinados setores, conforme ilustrado na Figura 106. Destacam-se o setor da pesca e aquicultura, que representa 22,33% do total de empresas no município, seguido pelo comércio varejista, com 19,50% e pela construção de edifícios, que representa 7,39%. O cenário completo das empresas estabelecidas em Itapoá pode ser verificado no Anexo I desse documento.

Figura 106 - Distribuição de empresas em Itapoá, ano 2024, CNAE 2.0

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, 2024

Ao analisar a empregabilidade do município de Itapoá, foi constatado um total de 12.183 vínculos empregatícios, abrangendo tanto servidores estatutários quanto trabalhadores regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Conforme a Figura 107, 24,15% das pessoas empregadas no município atuam no setor de armazenamento e atividades auxiliares dos transportes, uma característica diretamente relacionada ao Porto de Itapoá, que gera inúmeras viagens de origem e destino para o transporte de mercadorias.

Em seguida, destacam-se o comércio varejista, com 22,31% e a administração pública, defesa e seguridade social, com 10,21%. Os dados completos relacionados aos vínculos empregatícios em Itapoá, podem ser verificados no Anexo I.

Figura 107 – Vínculos empregatícios em Itapoá, ano 2024, CNAE 2.0 Divisão

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, 2024

A análise dos dados revela que, embora os setores de pesca e aquicultura concentrem um número significativo de empresas ativas, é o setor de armazenamento e atividades auxiliares dos transportes que mais gera empregos no município. Essa predominância está diretamente relacionada à presença do Porto de Itapoá, que recebe diariamente um grande volume de mercadorias.

Outro setor predominante no município, tanto em número de empresas quanto em quantidade de vínculos empregatícios, é o comercio varejista. Um dos principais fatores que impulsionam esse segmento é o turismo, que exerce forte influência na

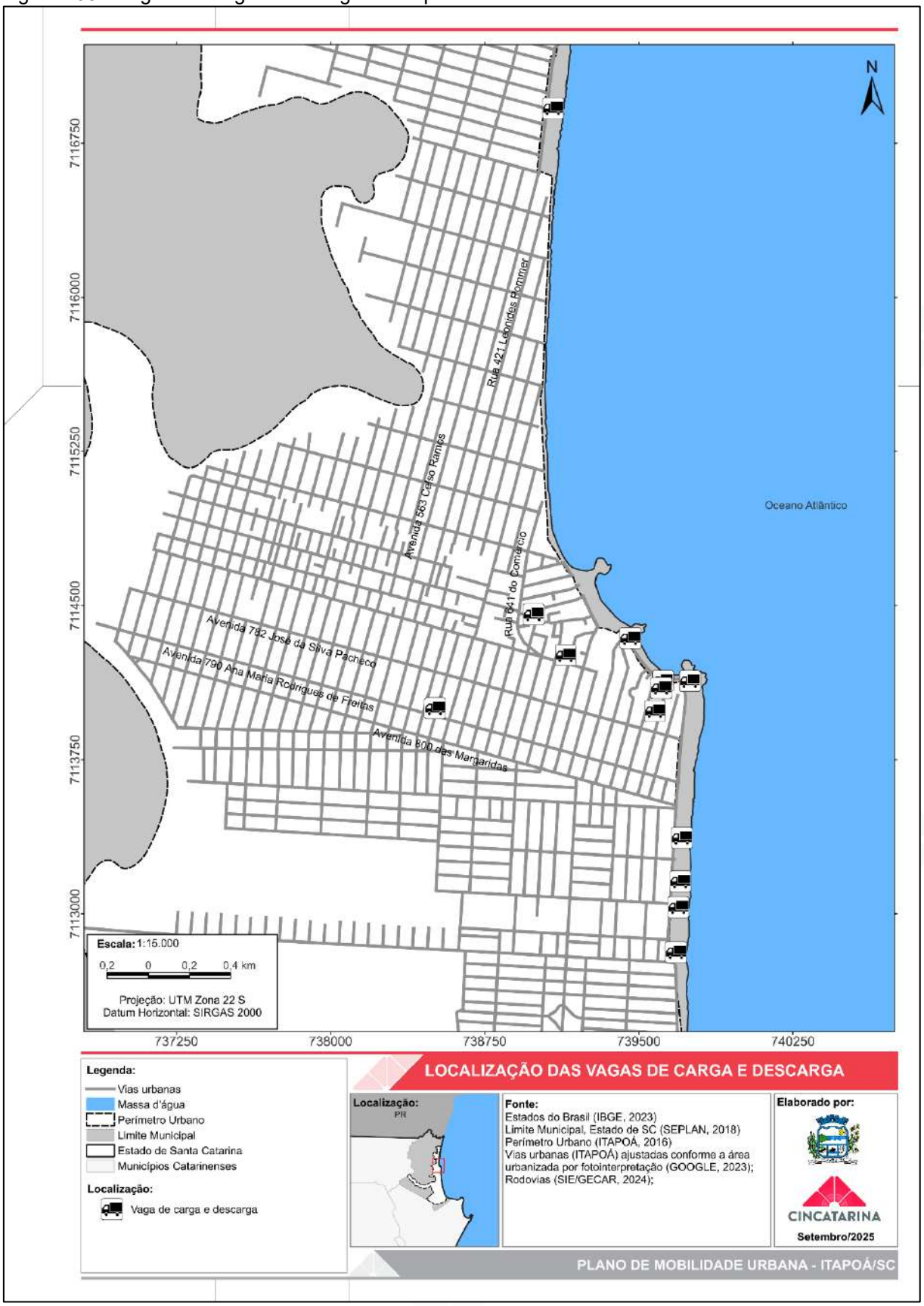
economia local, especialmente durante a temporada de veraneio, quando há um aumento significativo na demanda por bens e serviços.

Quando centralizado em apenas uma região do município, os setores de armazenamento e atividades auxiliares de transporte e o comércio varejista, projetam um elevado número de viagens origem-destino. Esse fluxo envolve não apenas veículos de passeio e de carga, mas também pedestres e ciclistas, o que exige atenção especial no planejamento do ambiente urbano. Por isso, torna-se essencial promover modos ativos de transporte e garantir a vitalidade urbana, especialmente durante os períodos sazonais, quando a demanda tende a aumentar significativamente.

2.13.3. Infraestrutura

A partir dos levantamentos de campo realizados em 2025, foi possível identificar a localização das vagas de carga e descarga existentes em Itapoá. Com o objetivo de facilitar o entendimento da distribuição dessas vagas no espaço urbano, elas foram mapeadas e são apresentadas na Figura 108.

Figura 108 - Vagas de carga e descarga em Itapoá.



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Ao analisar a distribuição das vagas ilustradas na Figura 108, em relação ao tópico “2.8.2 Uso e Ocupação do Solo nos Bairros”, percebe-se que a distribuição das vagas destinadas ao serviço de carga e descarga está concentrada no bairro Itapema do Norte. Essa concentração é compatível com os locais onde há concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços.

A presença de vagas de carga e descarga em áreas com alta concentração de comércios é essencial para garantir o abastecimento desses estabelecimentos. No entanto, para que essa operação ocorra sem comprometer a circulação dos demais modais de transporte, é necessário estabelecer uma proporcionalidade adequada entre a quantidade de estabelecimentos comerciais e o número de vagas disponíveis. Essa proporcionalidade deve permitir o uso compartilhado e em horários alternados, evitando que veículos de grande porte sejam obrigados a realizar carga e descarga em locais inadequados, o que pode comprometer a segurança e a fluidez do trânsito.

No que diz respeito à qualidade da infraestrutura das vagas existentes, as visitas realizadas *in loco* permitiram observar que, de modo geral, elas possuem sinalização vertical, indicando a finalidade da vaga. No entanto, em alguns casos, essa é a única sinalização presente, o que pode comprometer a clareza e a efetividade da regulamentação do uso do espaço.

A falta de sinalização horizontal dificulta o entendimento de qual área o veículo irá ocupar quando estacionado. No exemplo ilustrado na Figura 109, observa-se uma via bidirecional que não possui espaço destinado ao estacionamento na pista de rolamento; ainda assim, foi implantada uma vaga de carga e descarga sinalizada apenas com placa vertical. Caso houvesse a devida demarcação horizontal, ficaria evidente que, ao ser ocupada, a vaga obstruirá completamente um dos sentidos da via, gerando lentidão no tráfego e potenciais conflitos viários.

Além de considerar os usos, a implantação dessas vagas deve levar em consideração as dimensões da caixa viária, de modo que sua presença não cause transtornos à fluidez do tráfego nem ao entorno imediato.

Figura 109 - Vaga de carga e descarga na Rua 747/Joaquim Fábio de Souza

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Em contraste com o exemplo citado anteriormente, apresenta a implantação adequada de uma vaga de carga e descarga, que conta com sinalização vertical, sinalização horizontal com a inscrição “Carga e Descarga” e dimensionamento apropriado. A vaga foi implantada entre dois trechos com alargamento de meio-fio, formando uma baia de parada que permite a continuidade do fluxo dos demais veículos na pista de rolamento.

A Figura 110, apresenta a implantação adequada de uma vaga de carga e descarga, que conta com sinalização vertical, sinalização horizontal com a inscrição “Carga e Descarga” e dimensionamento apropriado. A vaga foi implantada entre dois trechos com alargamento de meio-fio, formando uma baia de parada que permite a continuidade do fluxo dos demais veículos na pista de rolamento.

Figura 110 - Vaga de carga e descarga na Avenida 741/Beira Mar III

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Cabe ressaltar que, de acordo com o Decreto Municipal n.º 1.594, de julho de 2012, existem regras específicas referentes aos horários de uso das vagas destinadas à carga e descarga, conforme descrito no item 2.13.1 desse documento. Entretanto, observa-se que esses horários não estão indicados nas placas de sinalização, o que dificulta a compreensão por parte dos motoristas desses modais e compromete a efetividade da fiscalização das vagas.

Além da infraestrutura que viabiliza o abastecimento do comércio local, Itapoá apresenta um cenário singular em razão da presença do Porto. Devido ao intenso fluxo de veículos de carga portuária, diversas placas de sinalização foram instaladas

pela cidade com o objetivo de restringir a circulação desses veículos. Cabe ressaltar que, mesmo com as restrições existentes, é comum encontrar caminhões estacionados nas vias urbanas, situação que decorre, em grande parte, da ausência de bolsões de estacionamento destinados a esse modal de transporte.

As principais sinalizações de restrição estão localizadas nos acessos pela Estrada 12000/João Cornelsen (Figura 111) e na Rua 1580/João Batista Velem (Figura 112). A Estrada 12000/João Cornelsen é o principal acesso para os veículos provenientes do estado do Paraná. No entanto, embora exista uma placa de restrição nesse local, essa via integra a rota alternativa de tráfego para o Porto de Itapoá, conforme determinado pelo Decreto Municipal n.º 1594, de 13 de julho de 2012. Isso evidencia uma incongruência entre a sinalização implantada e a regulamentação municipal vigente.

A placa localizada na Rua 1580/João Batista Velem cumpre sua função de restrição, porém está mal posicionada. Isso porque, da forma como está instalada, impede que os veículos de carga realizem o retorno de maneira segura e adequada, uma vez que já se encontram dentro de uma área residencial.

Figura 111 - Placa de restrição de circulação na PR-412.

Fonte: Google Earth (2025).

Figura 112 - Placa de restrição de circulação na rua 1580/João Batista Velem

Fonte: Google Earth (2025).

Por fim, verifica-se que a circulação dos veículos de carga carece de regramento e fiscalização adequados, a fim de garantir a preservação da infraestrutura urbana municipal. Além disso, é imprescindível analisar as demandas existentes para alocação de vagas de carga e descarga.

2.14. CIRCULAÇÃO VIÁRIA

2.14.1. Veículos Motorizados

Historicamente, o planejamento urbano da maior parte das cidades brasileiras foi orientado pelo uso do transporte motorizado individual. No entanto, esse modelo encontra-se atualmente esgotado, pois faltam recursos para sua continuidade, e, mesmo que existissem, o espaço físico disponível é insuficiente para sustentar a massificação do uso do automóvel – um fenômeno que se intensificou a partir da transição entre os séculos XIX e XX. Embora, o crescimento horizontal das cidades, tenha sido viabilizado em grande parte pela disponibilidade desse novo meio de circulação, ele também gerou uma forte dependência social em relação ao automóvel.

De acordo com o Ministério das Cidades (2015), o surgimento dos veículos motorizados viabilizou a ampliação dos aglomerados urbanos, pois as distâncias deixaram de ser um empecilho. Em contrapartida, outros fatores antes inexistentes passaram a integrar a rotina diária da população, tais como congestionamentos, poluição e perda de tempo no trânsito. Esses fatores são condicionados pelo conceito de demanda induzida, que se refere à criação de vias urbanas que, por sua vez, acabam gerando a superlotação dessas áreas por veículos motorizados, predominantemente individuais.

Apesar de dados amplamente reconhecidos que evidenciam a insustentabilidade do uso massivo do automóvel sob perspectivas ambientais, sociais e econômicas, a maioria das cidades brasileiras ainda é planejada prioritariamente para acomodar veículos particulares. Essa escolha compromete o desenvolvimento urbano equilibrado e dificulta a qualificação dos espaços públicos voltados à população.

Atualmente, os municípios brasileiros buscam mitigar os constantes conflitos gerados pelo modelo de transporte consolidado nas últimas décadas, marcado pela priorização do automóvel e pela subutilização do transporte público coletivo. Esses desafios tornam-se ainda mais críticos diante da crescente preocupação com a preservação ambiental e com a necessidade de garantir mobilidade urbana acessível e eficiente para toda a população.

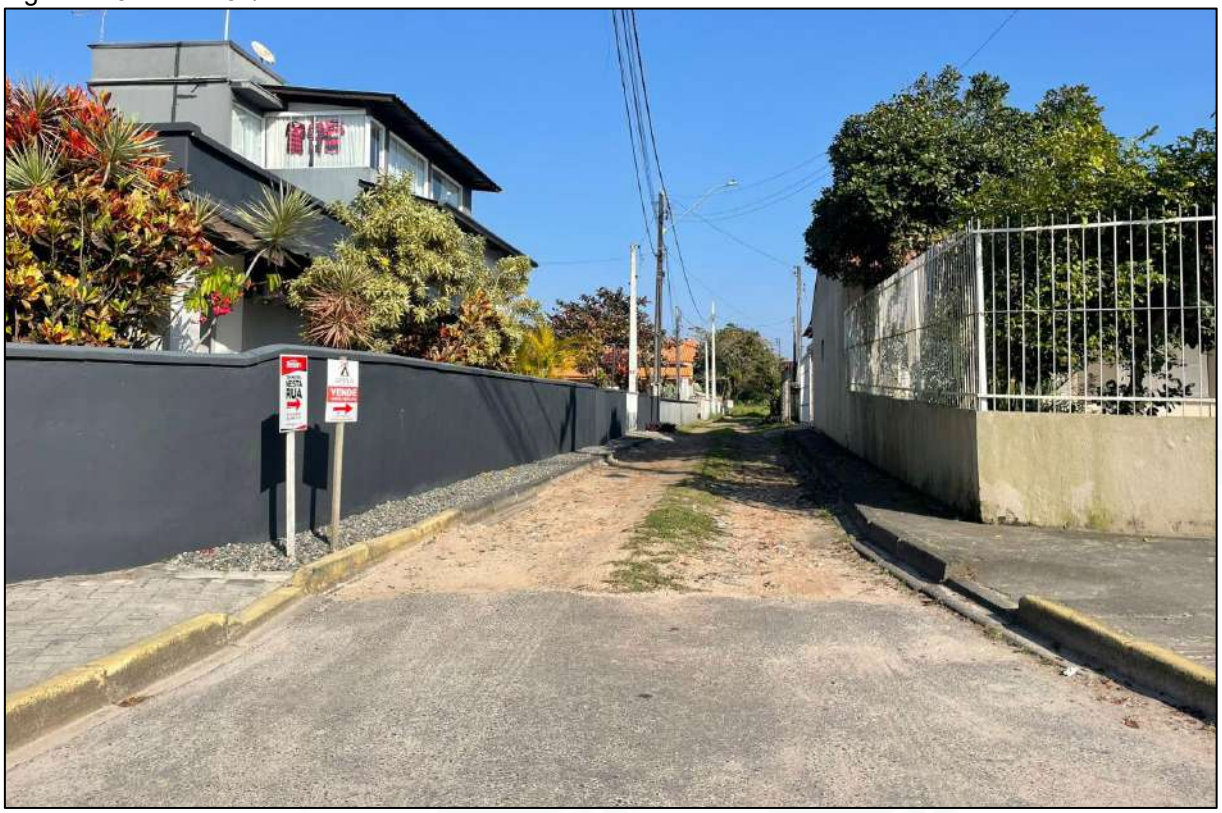
Durante as visitas realizadas *in loco,* foi constatado que grande parte das vias urbanas do município apresenta infraestrutura precária. Segundo informações da Prefeitura Municipal[4], apenas 30% das vias de Itapoá são pavimentadas e em muitos casos, essa pavimentação foi executada por meio de iniciativas comunitárias, nas quais os próprios moradores se organizaram e custearam a obra.

A Figura 113 e a Figura 114 demonstram um cenário comum no município, no qual, além da falta de pavimentação, muitas vias apresentam gabarito insuficiente para comportar adequadamente todos os modais de transporte em áreas exclusivas. Ademais, a ausência de espaços apropriados para a circulação de pedestres demonstra a priorização dos modais motorizados na cidade.

É importante destacar, que a falta de delimitação clara dos elementos viários, compromete não apenas a circulação de veículos motorizados, mas também a segurança de pedestres e ciclistas, aumentando a sensação de insegurança para quem transita no local. Além disso, essa ausência de organização dificulta operações de carga e descarga, bem como o uso adequado das vagas de estacionamento, sejam elas destinadas a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida ou de uso geral.

[4] **CONSÓRCIO INTERFEDERATIVO SANTA CATARINA – CINCATARINA.** Reunião de alinhamento para levantamento de campo. [áudio]. Itapoá, 2025. 35 min. Reunião interna realizada em 19 ago. 2025.

Figura 113 - Rua 752/Alameda São Marcos



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 114 - Rua sem pavimentação

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Cabe ressaltar, em relação à Figura 114, que, embora o espaço atualmente utilizado nas vias seja reduzido, observa-se, em muitos casos, a presença de faixas paralelas a essas vias. A referidas áreas, por pertencerem ao poder público, oferecem diversas possibilidades para a expansão do sistema viário.

A previsibilidade de área públicas junto às vias consolidadas favorece a mobilidade urbana, pois assegura a possibilidade de adequação desses espaços para atender às necessidades de deslocamento de pessoas e cargas no território municipal. Essa adequação deve priorizar os modais de transporte conforme as diretrizes estabelecidas pela Lei Federal n.º 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Por outro lado, existem vias em que a caixa viária existente é capaz de acomodar todos os modais de transporte, viabilizando a implantação de ruas completas. A Figura 115 e a Figura 116 ilustram dois exemplos de seções viárias com dimensionamento adequado, suficiente para acomodar a circulação de veículos motorizados, pedestres e ciclistas.

Em alguns casos, como na Figura 116, a transformação em rua completa exigiu a alteração do sentido do tráfego para unidirecional. Ainda assim, o exemplo evidencia que é possível adaptar o espaço urbano para atender aos princípios das ruas completas, mesmo quando isso requer projetos mais elaborados.

Figura 115 - Rua 655/Joaquim Peres

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 116 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Por fim, é importante destacar que a tendência global aponta para a redução gradativa do automóvel, com o consequente incentivo à adoção de modais ativos e coletivos de transporte, especialmente em vias com predominância de usos

comerciais. Esse processo deve ter início na própria configuração da infraestrutura viária disponibilizada à população, uma vez que quanto maior a integração, a acessibilidade, o planejamento e a articulação entre os espaços urbanos, maior será o estímulo à adoção de alternativas como a bicicleta e o transporte público coletivo.

2.14.1.1. Estacionamentos reservados

Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos de sinalização e fiscalização das vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportam pessoas idosas ou pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabeleceu diretrizes para a delimitação dessas vagas por meio da Resolução n.º 965, de 17 de maio de 2022.

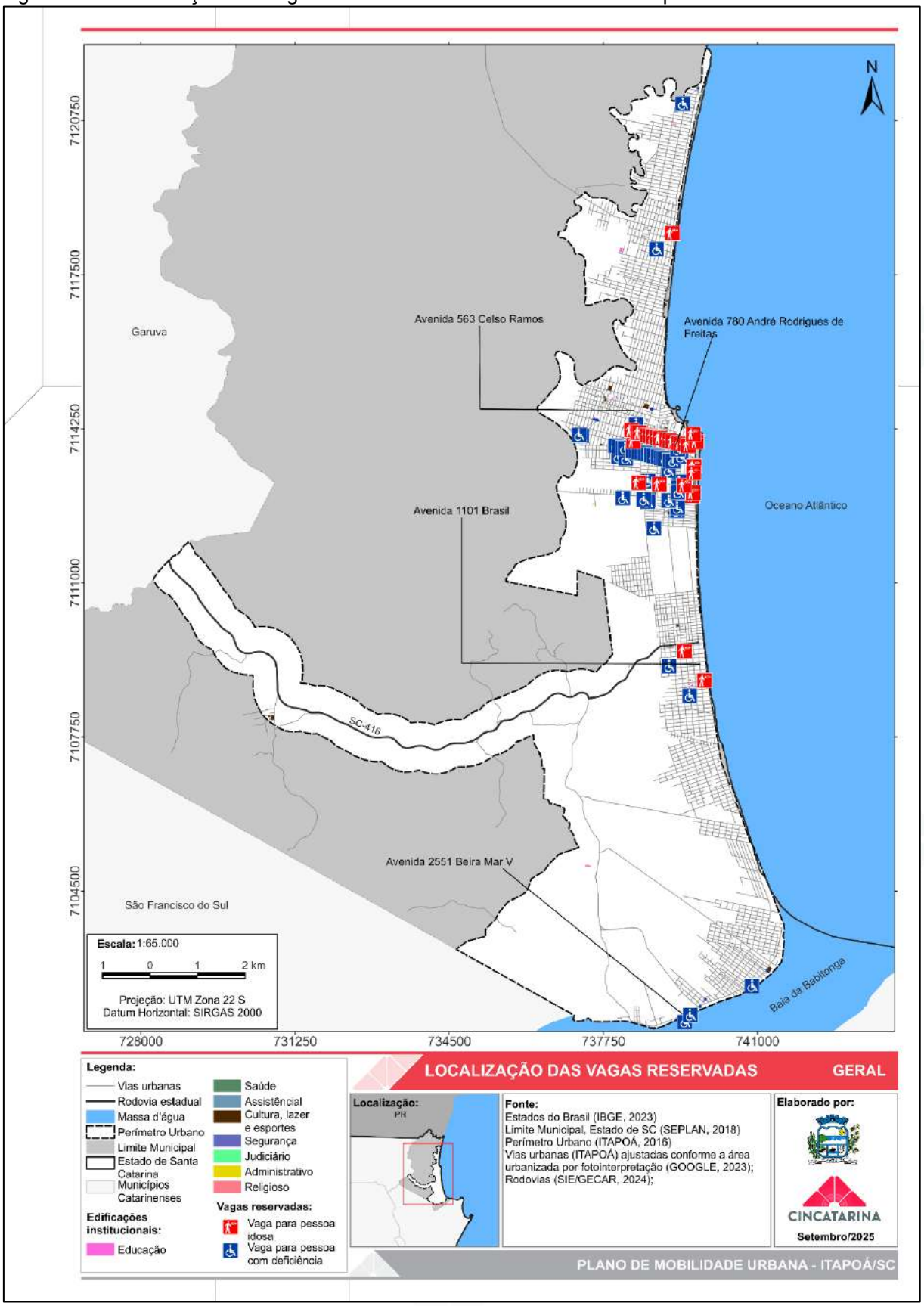
Assim, com base na Lei Federal n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, que institui o Estatuto do Idoso, é determinado que 5% das vagas de estacionamentos, sejam elas em áreas públicas ou privadas, devem ser reservadas a pessoas idosas. Essas vagas devem ser posicionadas de forma a garantir maior comodidade e acessibilidade (BRASIL, 2003, p. 7).

Da mesma forma, a Lei Federal n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estabelece normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida determina a reserva de 2% do total de vagas para esse público, assegurando ao menos uma vaga sinalizada adequadamente, localizada próxima aos acessos de pedestres (BRASIL, 2000, p. 3).

Na esfera municipal, não foram encontradas legislações que mencionem sobre as vagas de estacionamento reservadas para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida ou pessoas idosas. Em vista disso, as análises realizadas levaram em consideração as legislações vigentes sobre o tema, no âmbito estadual e federal e as normativas da ABNT e CONTRAN.

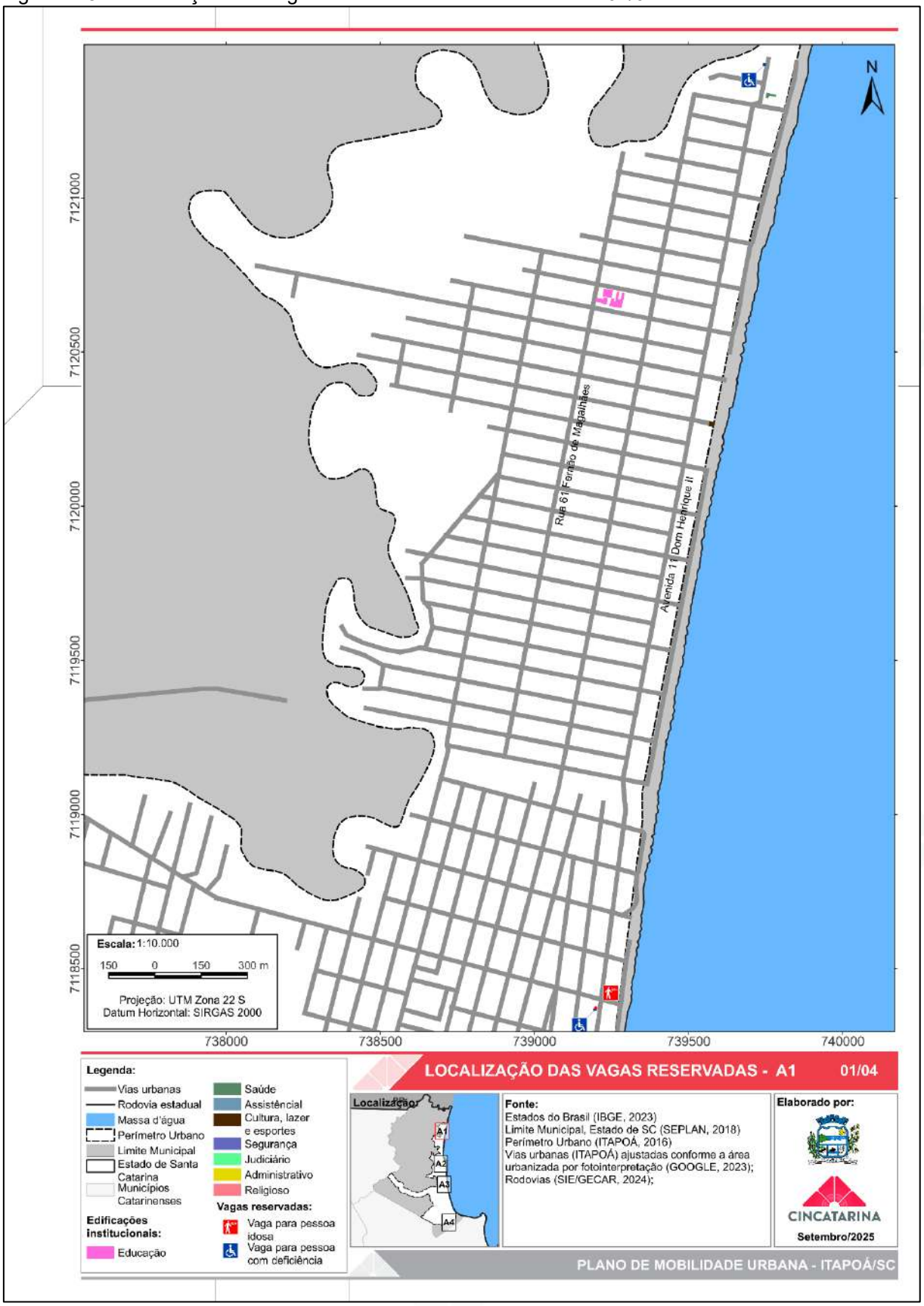
No que se refere à distribuição das vagas reservadas no perímetro urbano de Itapoá, observa-se nos cartogramas da Figura 117 a Figura 121 que estas se concentram no bairro Itapema Norte, em consonância com a região que apresenta maior variedade de usos do solo. Nas demais localidades da cidade, a presença dessas vagas é pontual, geralmente associada a edificações de caráter institucional.

Figura 117 - Localização das vagas de estacionamento reservadas em Itapoá.



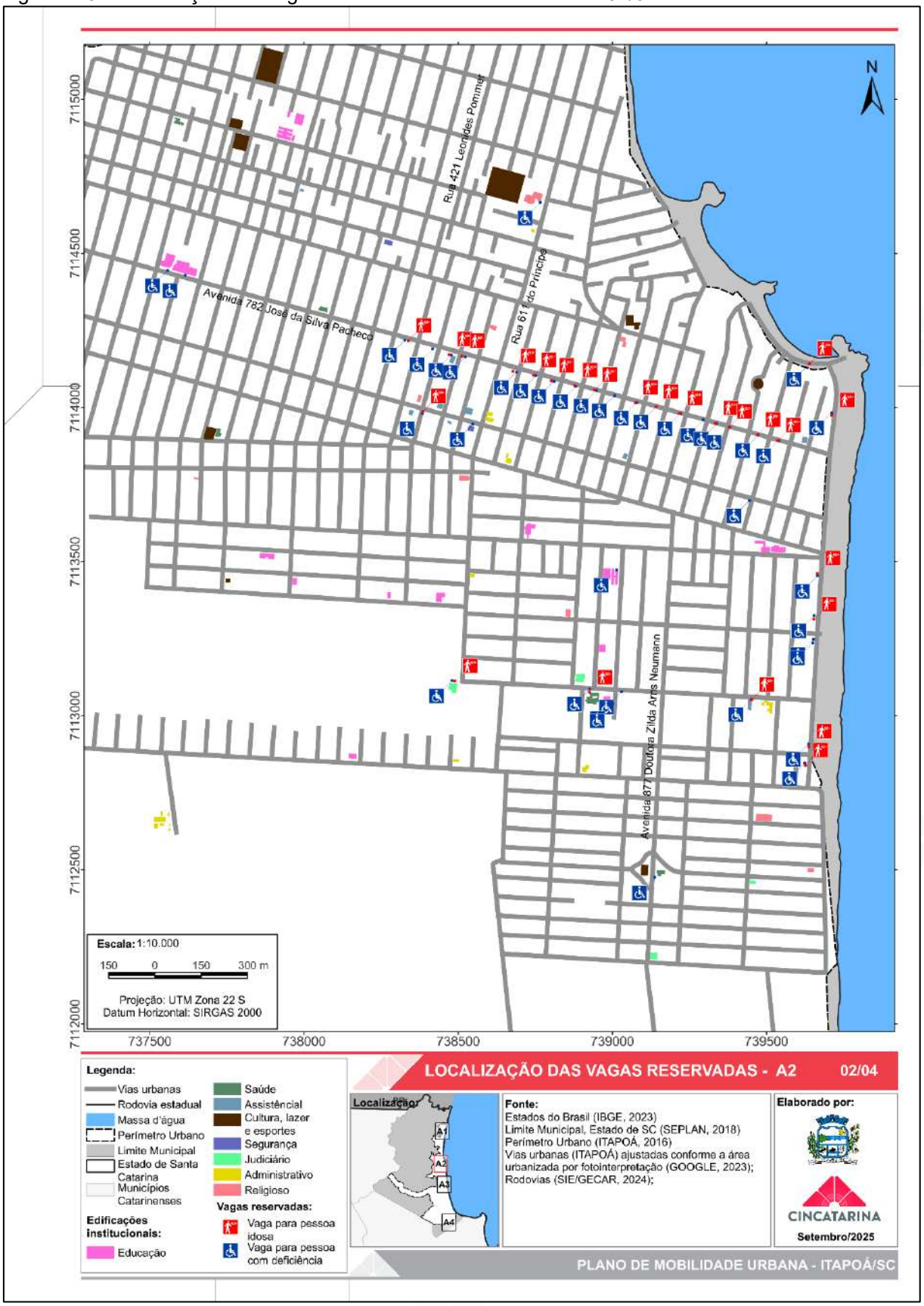
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 118 - Localização das vagas de estacionamento reservadas 01/04



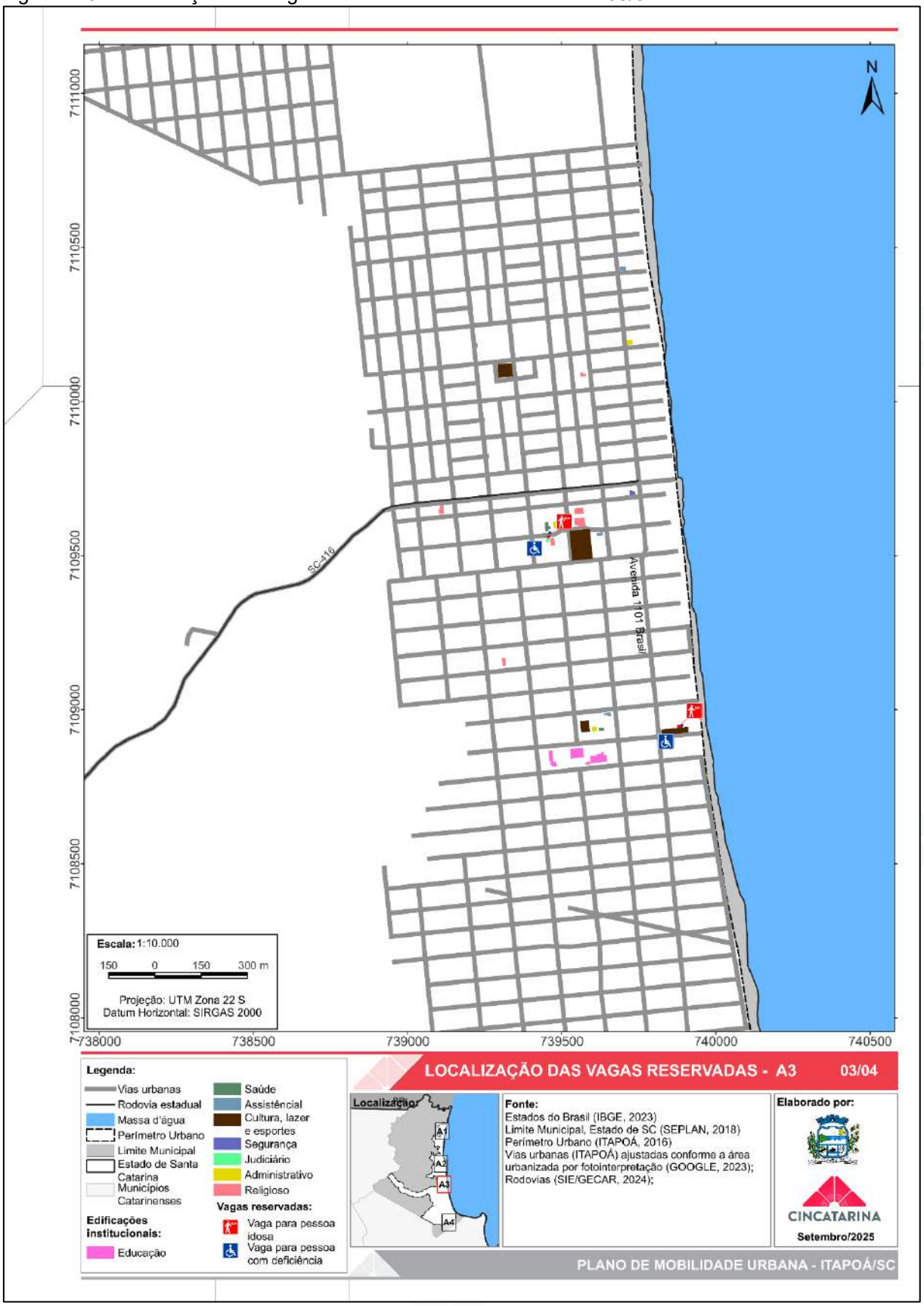
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 119 - Localização das vagas de estacionamento reservadas 02/04



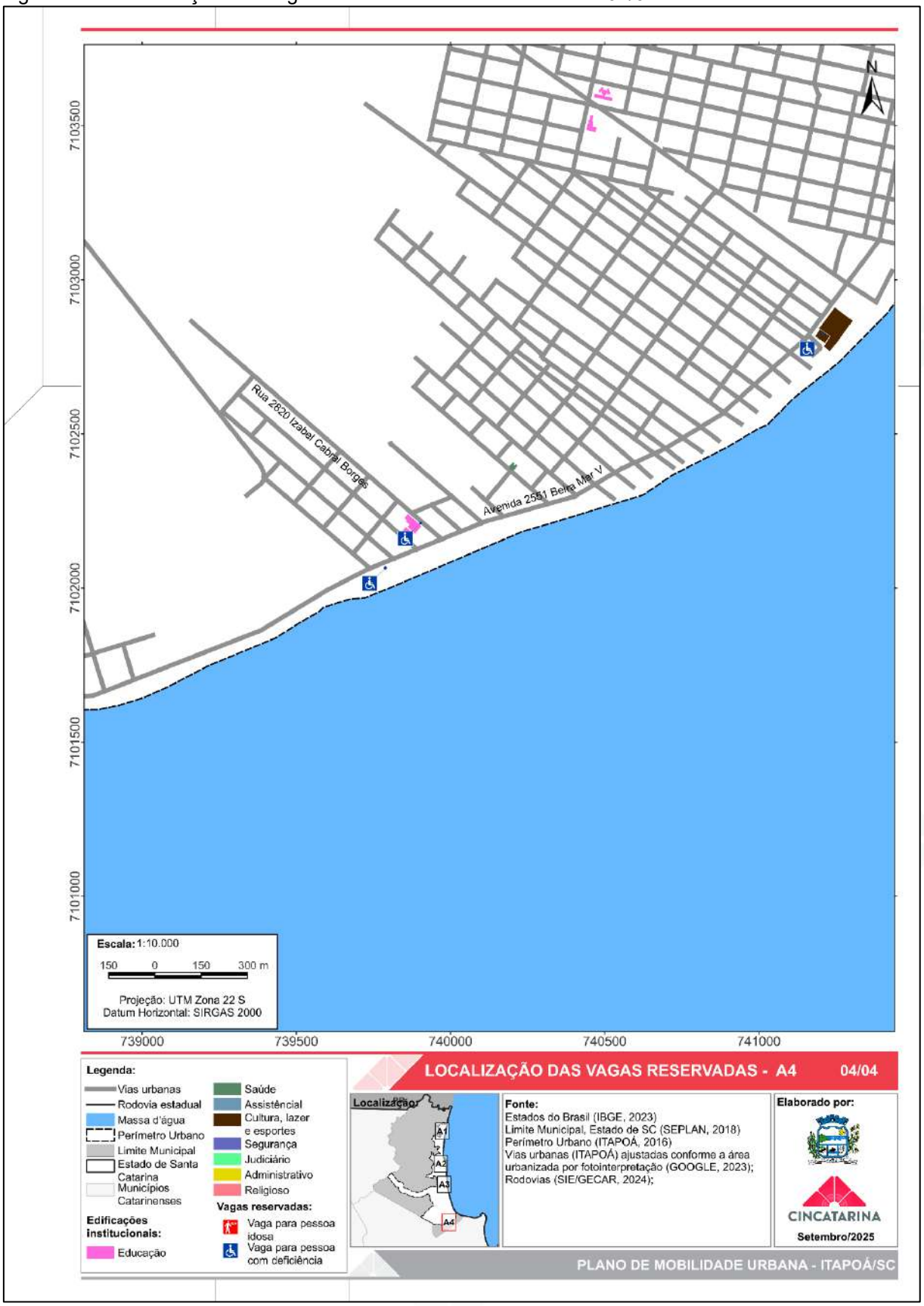
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 120 - Localização das vagas de estacionamento reservadas 03/04



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 121 - Localização das vagas de estacionamento reservadas 04/04



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

As vagas reservadas para pessoas idosas e pessoas com deficiência com dificuldade de locomoção, devem ser sinalizadas conforme especificações previstas na Resolução n.º 965, de 17 de maio de 2022, do CONTRAN, em seu Anexo I. A resolução mencionada é bastante clara quanto à sinalização das vagas reservadas em vias públicas, determinando que esta seja composta por:

- Marca delimitadora;
- Área de proteção de estacionamento (marca de canalização, no caso de vagas para pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade);
- Símbolo internacional de acesso (para PCD);
- Símbolo “idoso” (para pessoa idosa);
- Numeração da vaga (apenas para áreas de estacionamento privado de uso coletivo);
- Sinalização R-6b - “Estacionamento Regulamentado” (opcional).

Ao analisar a realidade municipal, considerando as normativas vigentes do CONTRAN e da ABNT, constata-se que as vagas de estacionamento regulamentadas para pessoas com deficiência com mobilidade reduzida e pessoas idosas possuem, em sua maioria, dimensões adequadas, além de sinalização horizontal e vertical, conforme apresentado na Figura 122.

A sinalização vertical apresentada na Figura 122, referente à vaga reservada para pessoa idosa, encontra-se em desacordo com as resoluções do CONTRAN, uma vez que o símbolo utilizado foi modificado. Apesar dessa desconformidade, o município ainda está dentro do prazo de adequação previsto, que, conforme estabelecido pela resolução, é de cinco anos a partir de sua vigência. Já a vaga destinada a pessoa com deficiência, ela apresenta-se adequada aos requisitos determinados pelo CONTRAN, inclusive ao que se refere a área de proteção e sua devida conexão com a calçada pública.

Figura 122 - Avenida 780/André Rodrigues de Freitas – Vagas reservadas

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

O cenário apresentado anteriormente na Figura 122, em que o símbolo destinado à identificação da vaga reservada para pessoas idosas encontra-se desatualizado, não se repete em todo o município. Durante os levantamentos de campo, observou-se que as vagas implantadas mais recentemente, foram executadas em conformidade com a Resolução n.º 965, de 17 de maio de 2022, do CONTRAN, conforme ilustrado na Figura 123. Esse fato demostra a atenção do município em promover as adequações necessárias, conforme determinado por essa resolução.

No que se refere às vagas reservadas para pessoa com deficiência com mobilidade reduzida, a Figura 123 pode ser considerada um bom exemplo, pois apresenta todos os elementos exigidos, como marcação delimitadora, área de proteção, símbolo internacional de acesso e rebaixamento de calçada. Cabe ressaltar, que essa infraestrutura é complementada por calçadas amplas, devidamente equipadas com sinalização tátil conforme as normas técnicas vigentes.

Figura 123 - Avenida 741/Beira Mar III – Vagas Reservadas

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

As sinalizações consideradas exemplares estão, infelizmente, concentradas em vias de alto fluxo de veículos e pedestres. Em outras áreas da cidade, é comum encontrar vagas executadas conforme ilustrado nas Figura 124 e Figura125. Nesses locais, a sinalização horizontal é escassa e, quando presente, apresenta inconsistências, como a ausência de conexão entre a área de proteção e a calçada pública, o que compromete a correta utilização do espaço.

De maneira semelhante, em alguns pontos isolados do município, nota-se a existência de vagas sem placa de identificação. Contudo, conforme a resolução do CONTRAN, a implantação da sinalização vertical de regulamentação R-6b é opcional, cabendo ao órgão com circunscrição sobre a via, definir a necessidade da sua implantação.

Figura 124 - Rua 2820/Izabel Cabral Borges – Vagas reservadas

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura125 - Avenida 1670/das Nações Unidas – Vagas reservadas

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Por fim, observa-se que a distribuição das vagas reservadas não contempla todas as regiões do município de Itapoá, sendo necessário revisá-las para garantir o cumprimento da porcentagem prevista nas legislações federais vigentes. Além disso, é fundamental analisar individualmente as vagas existentes, considerando as necessidades e particularidades de cada caso.

2.14.1.2. Frota veicular

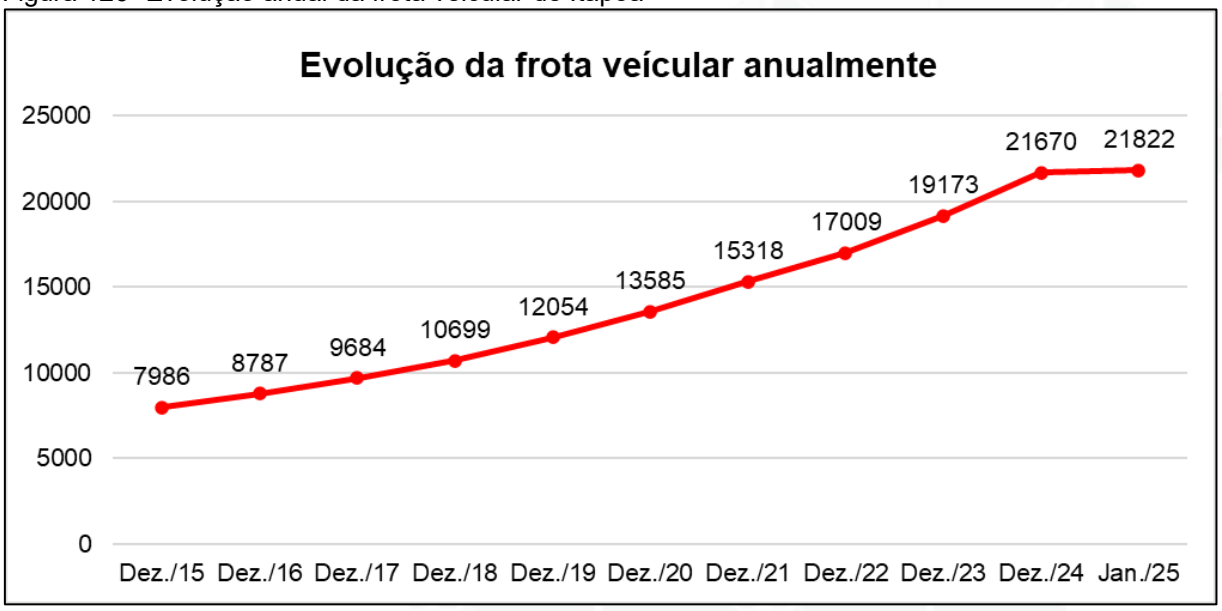
O ritmo de crescimento da frota de veículos em todos os municípios do Brasil tem superado o aumento da população e da urbanização. Esses crescimentos, associados com intervenções limitadas de mobilidade urbana, exercem pressão sobre a oferta e a modernização da infraestrutura de transportes.

No entanto, o que tem ocorrido é a defasagem progressiva entre o ritmo de crescimento urbano e da frota de veículos, em relação aos investimentos destinados à expansão e modernização da malha viária. Essa discrepância resulta em lentidão do tráfego, congestionamentos, aumento de acidentes, deterioração das vias e da sinalização, além do crescimento das emissões atmosféricas e do ruído, entre outros problemas.

De acordo com o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, a frota veicular de Itapoá passou de 7.986 veículos em

dezembro de 2015 para 21.822 veículos em janeiro de 2025, conforme mostras a Figura 126. Isso representa um crescimento de aproximadamente 173,25% no número de veículos motorizados registrados no município ao longo de um período de 10 anos, o que corresponde a uma taxa média de crescimento anual de cerca de 10,5%.

Figura 126- Evolução anual da frota veicular de Itapoá



Fonte: SENATRAN, 2025, adaptado pelo autor (2025).

A Tabela 11 apresenta a evolução da frota veicular entre 2016 e 2025, discriminada por tipo de veículo. Observa-se, ao longo desse período, um crescimento expressivo e contínuo no número de veículos motorizados individuais.

Tabela 11 - Crescimento da frota veicular municipal por tipo de veículo.

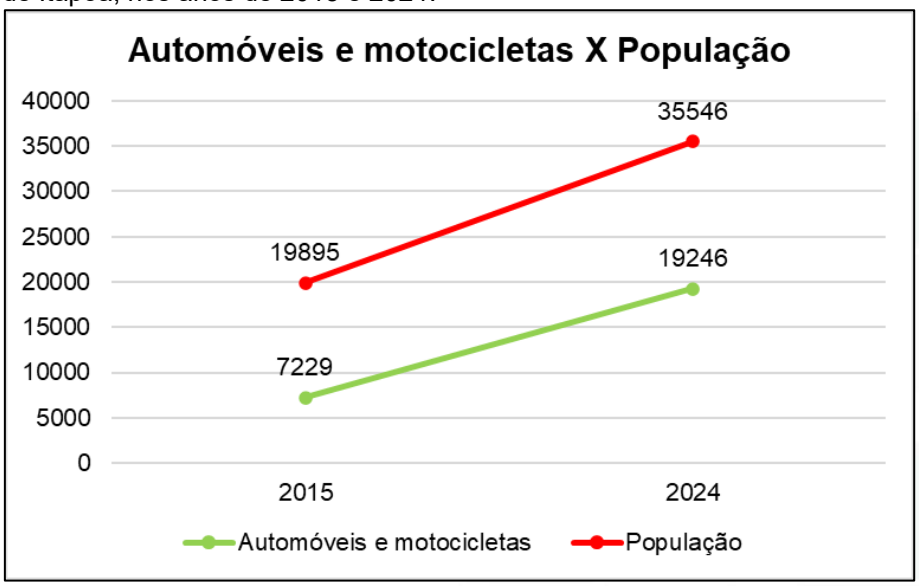
Frota Veicular											
Modelo		Ano									
	Dez./15	Dez./16	Dez./17	Dez./18	Dez./19	Dez./20	Dez./21	Dez./22	Dez./23	Dez./24	Jan./25
Automóvel	4236	4661	5170	5697	6370	7055	7916	8694	9645	10629	10681
Bonde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caminhão	243	257	274	289	327	325	345	354	362	379	381
Caminhão trator	75	94	114	140	177	191	224	278	329	407	409
Caminhonete	670	746	852	917	1062	1248	1414	1583	1877	2194	2214
Camioneta	192	233	289	334	404	509	657	817	1011	1233	1259
Chassi Plataf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ciclomotor	2	2	3	3	4	5	5	8	12	20	20
Micro-ônibus	16	21	26	30	31	37	36	38	39	40	41
Motocicleta	1618	1706	1789	1943	2095	2367	2555	2745	3031	3365	3381
Motoneta	449	472	497	556	581	650	693	731	781	861	869
Ônibus	16	18	18	22	30	41	42	43	48	52	52
Quadriciclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reboque	284	340	372	431	508	579	641	699	760	829	835
Semi-reboque	103	127	144	164	222	269	337	423	524	653	659
Side-car	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Outros	7	12	19	19	20	20	24	36	45	49	49
Trator Esteira	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Trator Rodas	13	15	14	13	12	12	13	13	12	13	13
Triciclo	6	4	4	6	7	8	9	10	11	12	12
Utilitário	56	79	98	134	202	267	405	535	684	932	945
Total	7986	8787	9684	10699	12054	13585	15318	17009	19173	21670	21822

Fonte: SENATRAN, 2025, adaptado pelo autor (2025).

Deste modo, comparando aos dados de crescimento populacional de Itapoá com os de crescimento veicular considerando apenas automóveis e motocicletas, e excluindo ônibus e caminhões, percebe-se que a frota de veículos teve um crescimento acelerado ao longo dos anos. Em 2015, havia aproximadamente 2,75 habitantes por veículo; já em 2024, essa relação caiu para cerca de 1,84 habitantes por veículo, conforme mostra a Figura 127.

Ressalta-se que os dados populacionais de 2015 e 2024 foram obtidos a partir das projeções do IBGE, disponibilizadas anualmente pelo Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS). Como as estimativas para 2025 ainda não haviam sido publicadas até o momento da análise — o que geralmente ocorre no segundo semestre de cada ano —, optou-se por considerar, tanto para a população quanto para a frota de veículos, os dados disponíveis até 2024.

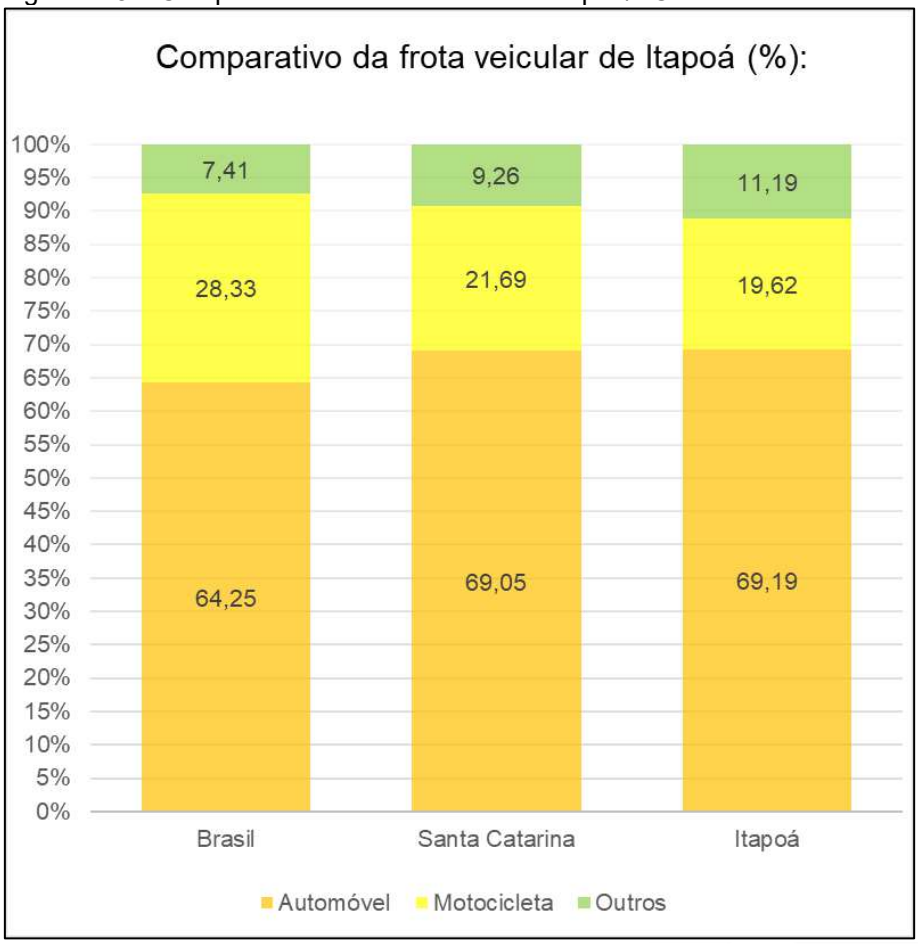
Figura 127 – Relação entre a frota de automóveis e motocicletas e a população residente no município de Itapoá, nos anos de 2015 e 2024.



Fonte: SENATRAN, 2024 e DATASUS, 2024, adaptado pelo autor (2025).

Ao comparar a frota veicular do município com os dados do estado e da federação, referentes a janeiro de 2025, observa-se na Figura 128 que o município de Itapoá apresenta distribuição da frota compatível com os padrões observados nas demais escalas territoriais, destacando-se o automóvel como a categoria de maior representatividade.

Figura 128 – Comparativo da frota veicular de Itapoá/SC.



Fonte: SENATRAN, 2025, adaptado pelo autor (2025).

Essa variável está diretamente relacionada aos impactos ambientais da mobilidade urbana, especialmente no que se refere à emissão de poluentes atmosféricos. Os dados, extraídos da SENATRAN, estão apresentados no Quadro 2.

Com base nesses dados, observa-se que aproximadamente 44,68% da frota veicular com tipologia de combustível informada utiliza exclusivamente combustíveis fósseis (gasolina, diesel e gás natural), os quais, além de serem grandes emissores de poluentes atmosféricos, são fontes de energia não renováveis. Veículos que operam com combinação de combustíveis renováveis e não renováveis representam cerca de 46,40% da frota.

Por fim, apenas 2,02% dos veículos são movidos exclusivamente por fontes renováveis, como etanol ou eletricidade, indicando uma presença ainda tímida de alternativas sustentáveis na matriz veicular do município.

Felizmente, o Brasil possui grande potencial de gerar energia limpa devido a sua diversidade de recursos naturais, sendo a migração de parte da frota veicular movida por fontes não renováveis para fontes renováveis uma situação palpável.

Quadro 2 - Tipo de combustível da frota veicular de Itapoá

Combustível Veículo (janeiro/2025)	Quantidade de Veículos	%
Álcool	379	1,74
Álcool/Gás Natural veicular	1	0,005
Álcool/Gasolina	9.927	45,49
Diesel	2.482	11,37
Diesel/Elétrico	1	0,005
Elétrico	8	0,04
Elétrico/Fonte Externa	46	0,21
Elétrico/Fonte Interna	7	0,03
Gasolina	7.218	33,08
Gasolina/Álcool/Elétrico	57	0,26
Gasolina/Álcool/Gás Natural	30	0,14
Gasolina/Elétrico	88	0,40
Gasolina/Gás Natural veicular	49	0,22
Híbrido	3	0,01
Híbrido Plug-in	20	0,09
Sem Informação	1.506	6,90
Total	**21.822**	**100,00**

Fonte: SENATRAN, 2025, adaptado pelo autor (2025).

2.14.2. Hierarquização Viária

O sistema viário é um espaço público por onde as pessoas circulam a pé ou por meio de veículos, motorizado ou não, conectando e possibilitando o desenvolvimento das diversas atividades cotidianas dos cidadãos. Esse espaço público também abriga as redes responsáveis pela distribuição de serviços urbanos, como abastecimento de água, energia elétrica, telefonia, coleta e esgotamento de águas pluviais, lixo, esgoto sanitário, entre outros. (Ministério das Cidades, 2015).

Para atender a essas múltiplas funções, o sistema viário dispõe de uma série de equipamentos instalados tanto nas vias, quanto no subsolo ou no espaço aéreo, que nem sempre coexistem de maneira harmoniosa. O planejamento, a operação e a manutenção das vias, bem como dos serviços a elas associados, são fatores essenciais para a qualidade de vida nas cidades e para a eficiência da circulação urbana. O planejamento do sistema viário depende, em parte, das orientações e do controle sobre a distribuição das atividades econômicas e sociais na cidade, além da construção e organização das próprias vias (Ministério das Cidades, 2015).

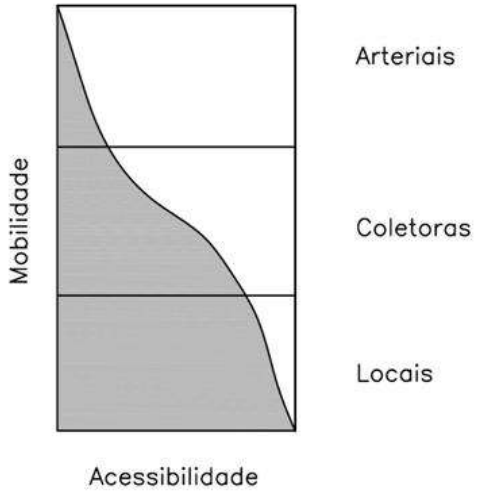
O primeiro princípio para a organização do sistema viário é a identificação do papel que cada tipo de via desempenha na circulação urbana, considerando os vários modos de transporte, motorizados ou não. Em função disso, para classificar as vias

do sistema viário do município, é essencial que elas sejam hierarquizadas de acordo com seu papel no sistema viário. (Ministério das Cidades, 2015).

A definição da hierarquia viária deve considerar as especificidades de cada modal de transporte e suas demandas por infraestrutura, capacidade e segurança. Isso inclui desde o dimensionamento adequado das vias até a integração entre os diferentes modos de deslocamento, como caminhadas, bicicletas, transporte público e veículos individuais.

Como mencionado anteriormente, cada tipo de via desempenha uma função específica dentro do sistema viário. As vias locais são voltadas à acessibilidade, favorecendo o acesso direto a propriedades e edificações, enquanto as rodovias priorizam a mobilidade, permitindo deslocamentos em maior velocidade e com menos interferências. Na prática, entretanto, essas funções muitas vezes se sobrepõem, e as vias acabam exercendo simultaneamente papéis de mobilidade e acessibilidade. Contudo, há uma relação inversa entre esses dois aspectos: quanto maior a acessibilidade oferecida por uma via, menor tende a ser sua capacidade de promover mobilidade eficiente e vice-versa. A Figura a seguir ilustra essa relação de forma esquemática.

Figura 129 – Relação de mobilidade e acessibilidade conforme hierarquia



Fonte: DNIT (2010).

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seus artigos 60 e 61, trata da classificação viária e estabelece os limites máximos de velocidades para cada tipo de via. Esses limites podem ser alterados por meio de sinalização específica, desde que regulamentados pelo órgão ou entidade de trânsito com jurisdição sobre a via. O CTB

em seu anexo I, divide as vias em urbanas (vias de trânsito rápido, arteriais, coletoras e locais) e rurais (rodovias e estradas), com as seguintes definições:

> VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.
> VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível. Velocidade máxima: oitenta quilômetros por hora.
> VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade. Velocidade máxima: sessenta quilômetros por hora.
> VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade. Velocidade máxima: quarenta quilômetros por hora.
> VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
> VIA RURAL - estradas e rodovias. Velocidade máxima: trinta quilômetros por hora.
> VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão (Brasil, 1997).

O sistema viário de Itapoá, conforme Lei Municipal n.º 680, de 25 de outubro de 2016, divide-se em rodovias estaduais, estradas municipais principais e secundárias, conforme estabelecido no artigo 20:

> I - Rodovia Estadual: compreende a SC - 416 [...] a SC-417, exercendo importante papel de ligação de Itapoá com municípios vizinhos, com demais regiões do Estado e país;
> II - Estradas Municipais Principais: finalidade de promover a circulação no interior do Município. Compreende as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais e municípios vizinhos;
> III - Estradas Municipais Secundárias: caracterizada pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade. (ITAPOÁ, 2016).

As tipologias acima descritas possuem as suas características geométricas definidas no Anexo 01 da referida lei, que estabelece medidas específicas para as estradas municipais principais e secundárias, como pode ser observado na Tabela 12.

Tabela 12 - Características geométricas das vias municipais.

Tipologia de via	Faixa de domínio / Caixa da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de manutenção/ Acostamento (m)	Inclinação mín. (%) (1)	Rampa máx. (%) (2)
Estradas municipais principais (EMP)	(5,00 + 5,00) Caixa viária 10,00	Esquerda 3,50 Direita 3,50	Esquerda 2,50 Direita 2,50	0,5	20

Estradas municipais secundárias (EMS)	(3,50 + 3,50) Caixa viária 9,00	Esquerda 3,00 Direita 3,00	Esquerda 1,50 Direita 1,50	0,5	20
As características geométricas descritas na tabela acima são medidas mínimas a serem atendidas. (1) Da seção transversal tipo; (2) Rampas aceitáveis em trecho da via cuja extensão não exceda 150 m (cento e cinquenta metros) de comprimento.					

Fonte: Adaptado Itapoá (2016)

Na tabela acima evidencia as rodovias não possuem medidas definidas pela municipalidade, pois são de competência estadual. Além disso, ressalta-se que as dimensões apresentadas são valores mínimos, devendo ser ajustadas conforme as necessidades específicas de cada local.

De modo a complementar a classificação das vias municipais, a lei dispõe em seu artigo 21 sobre a categorização dos logradouros pertencentes ao perímetro urbano municipal, sendo divididos em:

> I - Vias de Conexão: são as estradas rurais municipais inseridas no perímetro urbano [...] concentrando incipiente uso comercial e de serviços [...];
> II - Via Estrutural: são vias estruturantes de várias regiões de Itapoá que tem como principal característica estruturar toda a ocupação do solo e ligar diversas e importantes regiões da área urbana, ou seja, a sede urbana de norte a sul. [...]
> III - Via Expressa: com o objetivo de promover um deslocamento mais rápido da porção central da sede urbana até a área portuária e retroportuária do Município, fazendo conexões com vias coletoras e estruturais, desde que a diretriz viária proposta seja implementada, bem como sua infraestruturação. [...]
> IV - Via de Serviços: destinada ao tráfego de veículos pesados, ligando a área portuária, passando pela retroaria até o encontro com a Avenida José da Silva Pacheco. Esta fará a ligação com o futuro acesso à sede urbana de Itapoá;
> V - Via Comercial: caracterizadas pela concentração do tráfego local e pela predominância de atividades comerciais e serviços de pequeno e médio porte, estabelecendo por isso um fluxo mais lento em alguns trechos. Faz a ligação da sede urbana de norte a sul. [...]
> VI - Via Especial Beira-Mar: corresponde a via calma que está próxima às feições litorâneas, com circulação tranquilizada e possui importante papel de ligação viária da comunidade apresentando características diferenciadas como o intenso uso tranquilizado de pedestres, ciclistas entre outros, configurando importante eixo comercial, turístico, de esporte e lazer municipal. [...]
> VII - Via Alça Conectora: caracteriza-se pelo contorno da área portuária e retroportuária, possibilitando o fluxo de veículos leves nessas áreas e acesso à estrada José Alves e estrada Lindolfo Freitas Ledoux;
> VIII - Via de Ligação: possui a função de fazer a ligação entre as vias estrutural e coletora e arterial com estrutural, promovendo o fluxo entre essas vias;
> IX - Vias Arteriais: Caracteriza-se pela promoção de acesso às vias coletoras, estruturais ou locais, promovendo o trânsito entre as regiões da cidade, principalmente na porção norte da sede. Tem a finalidade de estruturar a mobilidade na sede urbana, sendo estas as principais vias de acesso à sede urbana [...]

> X - Via Coletora: caracteriza-se por coletar o tráfego local, estruturando o interior dos loteamentos que intercepta, onde se concentram atividades de pequeno e médio porte para atendimento local, além de fazer a ligação da região beira-mar (orla marítima) com a porção interior da sede urbana. Caracterizadas por serem as vias com menores problemas de interrupção, continuidade, sendo que algumas delas apresentam certa concentração de estabelecimentos comerciais e serviços, com presença constante de pedestres. [...]
> XI - Vias Locais: configuradas pelas vias de mão dupla e baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local. [...]
> XII - Vias Marginais: correspondem às vias marginais à rodovia estadual SC - 416, estrada rural José Alves incorporada ao perímetro urbano, e vias preferenciais para tráfego pesado;
> XIII - Ciclovias e ciclofaixas: serão aquelas tranquilizadas destinadas preferencialmente aos ciclistas e afins, correspondendo a continuidade das existentes, além da implantação na via de serviço. (ITAPOÁ, 2016).

Anexa a Lei Municipal n.º 680, de outubro de 2016, há uma tabela (Tabela 13) com as características geométricas das vias pertencentes ao perímetro urbano, com gabaritos viários que variam entre 10 à 30 metros.

Tabela 13 - Características geométricas das vias pertencentes ao perímetro urbano municipal.

Tipologia		Gabarito (m)	Pista (m)	Estaciona-mento (m)	Passeio/ ciclovia (m)	Canteiro (m)	I. mín. (%)	Rampa máx. (%)
Arterial	A	23	(E) (D) 6,00	(E) (D) 2,50	(E) 1,50 (D) 4,50	-	0,5	20
	B	23	(E) (D) 6,00	(E) (D) 2,30	(E) 1,20 (D) 4,20	(C) 1,00		
Coletora		16	(E) (D) 3,00	(E) 2,50	(E) 2,50 (D) 5,00	-	0,5	20
Estrutural		25	(E) (D) 7,00	(E) (D) 2,50	(E) 1,50 (D) 4,50	-	0,5	20
Expressa	A	25	(E) (D) 7,00	(E) (D) 2,50	(E) 1,50 (D) 4,50	-	0,5	20
	B	30	(E) (D) 7,00	(E) (D) 2,50	(E) (D) 5,50	-		
Comercial	A	14	(E) (D) 3,00	(E) 2,50	(E) 1,30 (D) 4,20	-	0,5	20
	B	16	(E) (D) 3,00	(E) 2,50	(E) 2,50 (D) 5,00	-		
Serviços	A	22	(E) 7,00 (D) 3,50	(E) (D) 2,50	(E) 2,00 (D) 4,50	-	0,5	20
	B	30	(E) (D) 7,00	(E) (D) 2,50	(E) (D) 5,50	-		
Local	A	12	(E) (D) 3,00	(E) 2,50	(E) (D) 1,75	-	0,5	20
	B	12	(E) (D) 3,00	-	(E) 4,25 (D) 1,75	-		
	C	12	(E) 3,00 (D) 6,00	-	(E) (D) 1,50	-		
Especial beira-mar		20	(E) (D) 3,00	(E) 5,00	(E) 2,50 (D) 6,50	-	0,5	20
Alça conectora	A	12,7	(E) (D) 3,00	(E) 2,50	(E) 1,20 (D) 3,20	-	0,5	20

	B	13,9	(E) (D) 3,00	(E) (D) 2,00	(E) 1,20 (D) 2,70	-		
Ligação		12,7	(E) (D) 3,00	(E) 2,50	(E) 1,20 (D) 3,20	-	0,5	20
Conexão	A*	19+ marginal	(E) (D) 7,00	(E) (D) 2,50	-	(E) (D) 3,00	0,5	20
	B*	19+ marginal	(E) (D) 7,00	(E) (D) 2,50	-	(E) (D) 3,00		
Marginal	A	15	(E) (D) 3,50	-	(E) 3,50 (D) 2,00	(D) 6,00	0,5	20
	B	15	(E) (D) 3,50	(D) 2,50	(E) 3,50 (D) 2,00	-		
Ciclovia		-	-	-	2,5	-	0,5	20
Existentes	A	10	(E) (D) 3,00	-	(E) 1,50 (D) 1,20	-	0,5	20
	B	10	(E) 3,00	(E) 2,30	(E) 1,50 (D) 3,20	-		

(E) – Esquerda
(D) – Direita
(C) - Central
A* - Estrada José Alves
B* - Estrada Lindolfo Freitas Ledoux

Fonte: Adaptado Itapoá (2016)

Entre as informações constantes na Tabela 13, destacam-se as medidas dos passeios, que de modo geral atendem às exigências da NBR 9050/2020, a qual especifica a medida mínima de 1,20 m para a faixa livre de circulação. No entanto, é importante salientar que o passeio é apenas uma parte da calçada, destinada a circulação de pedestres e, quando permitido, de ciclistas. Dessa forma, além das medidas relativas aos passeios, devem ser considerados também os valores referentes à faixa de serviço, ao meio-fio e à faixa de acesso, quando existentes.

Outro aspecto importante a ser destacado é a existência de vias com faixa de estacionamento de 2,00m. Essa medida é inferior a determinada pela Resolução n.º 965, de 17 de maio de 2022, do CONTRAN, que estabelece a medida mínima de 2,20m de largura para vagas de estacionamento destinadas a pessoas com deficiência e pessoas idosas.

No que se refere aos estacionamentos, é fundamental considerar que algumas vagas devem ser dimensionadas para acomodar veículos de maior porte, como nos pontos de parada do transporte coletivo ou em áreas destinadas a carga e descarga de mercadorias. Quando essas atividades são realizadas em faixas de estacionamento adequadas, evitam-se conflitos viários causados por paradas abruptas no fluxo de tráfego, contribuindo para a fluidez e a segurança da circulação urbana.

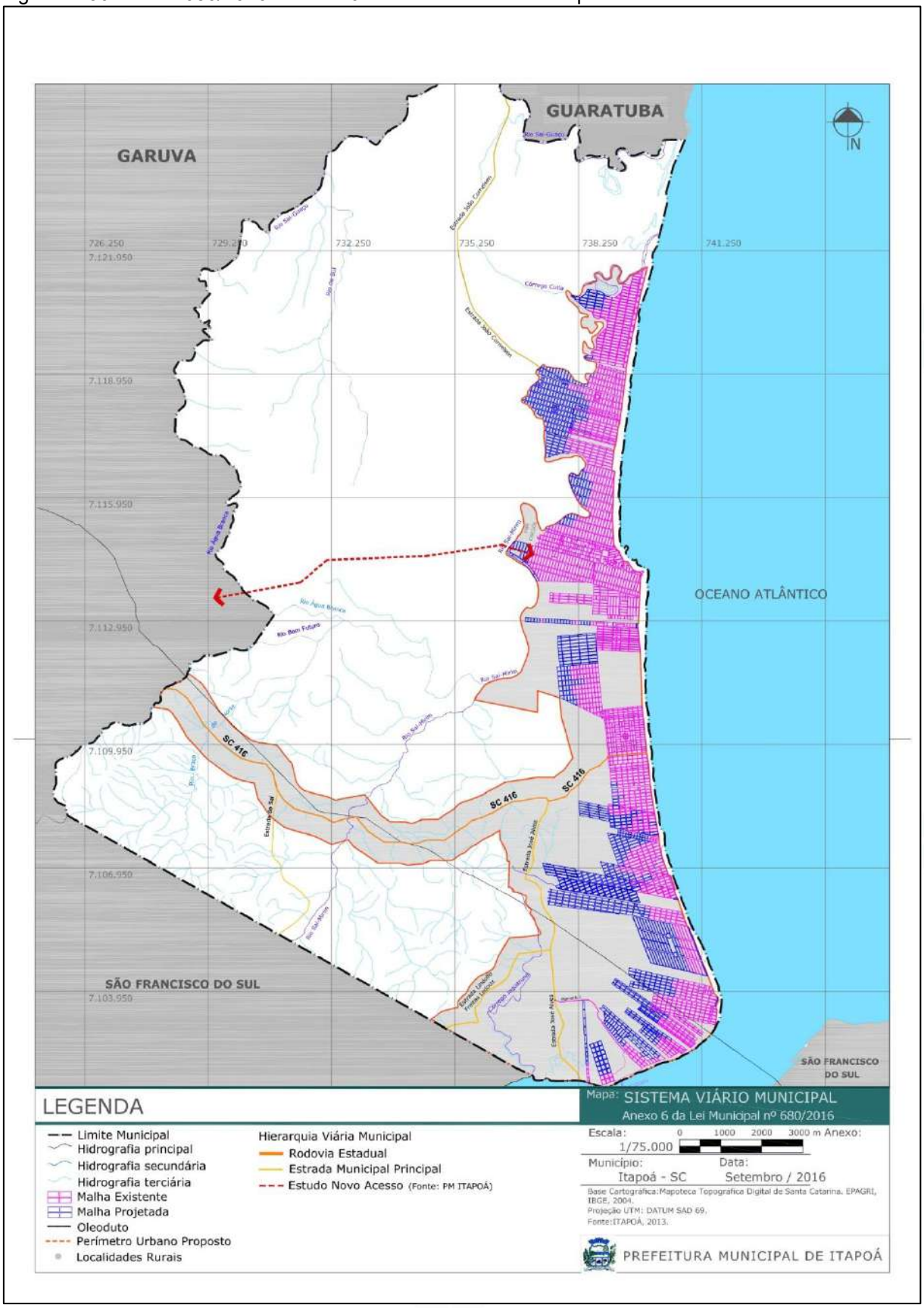
Em conclusão a análise da tabela acima mencionada, nota-se que foi estabelecida uma inclinação máxima de 20% para rampas em ciclovias. Porém, desde 2021 o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VIII – Sinalização Cicloviária, determina que a inclinação deve ser compatível com o comprimento e altura do trecho. Deste modo, para locais com inclinação superior a 11%, o máximo de malha cicloviária que pode ser executado é 15m.

Como forma de complementar o descritivo da hierarquização viária e as suas características geométricas, a Lei Municipal n.º 680, de 25 de outubro de 2022, apresenta em seus Anexos 6 e 7 o mapeamento dessas informações, conforme apresentado nas Figura - 130 e Figura 131.

Embora a Figura - 130 represente o sistema viário municipal, observa-se uma divergência em relação à Tabela 12, enquanto a tabela indica a existência de estradas municipais principais e secundárias, o mapa anexo à lei não apresenta as estradas secundárias.

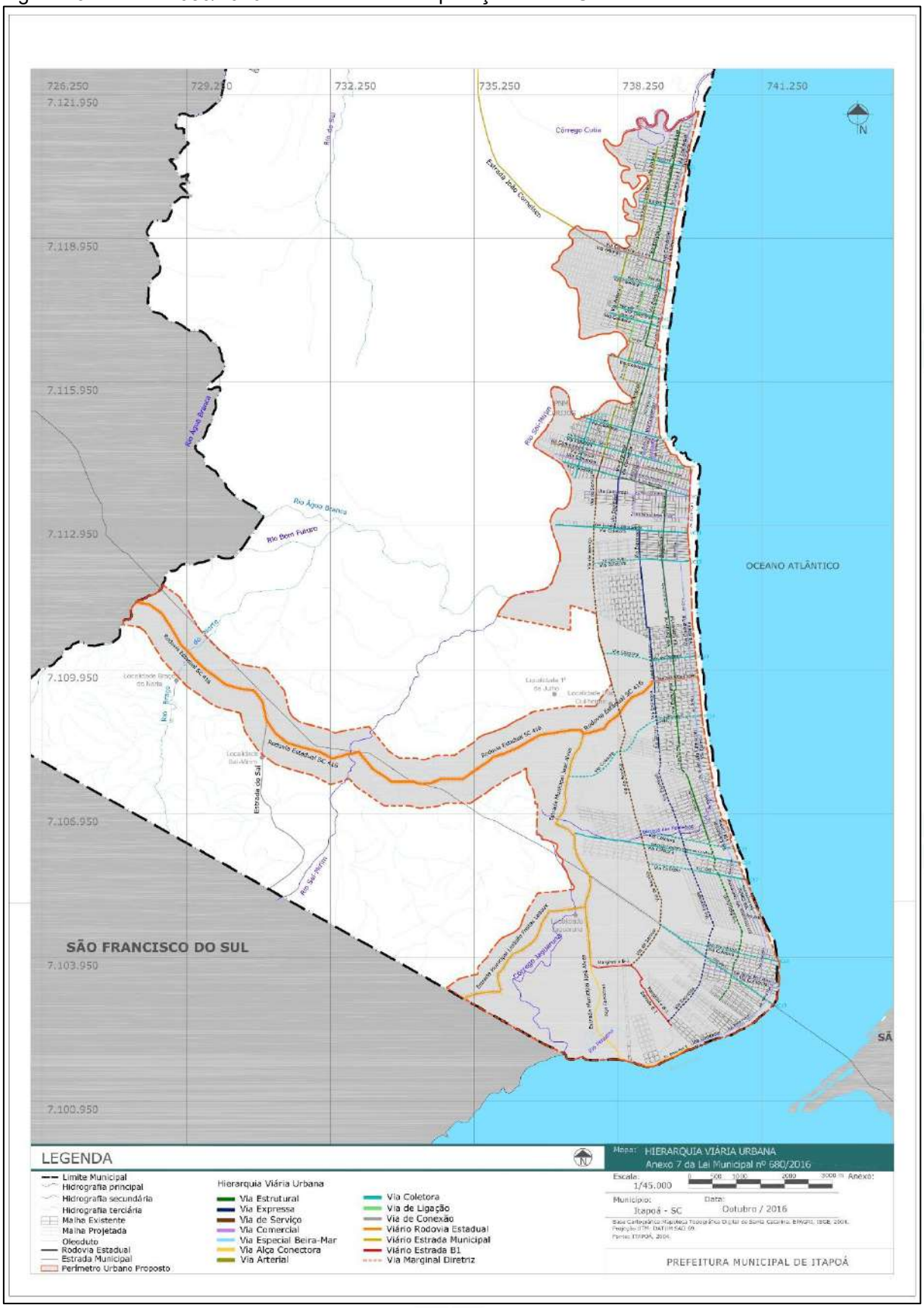
Essa inconsistência também se verifica na Figura 131, referente ao Anexo 7 que não contempla todas as tipologias de vias listadas na Tabela 13. Estão ausentes no mapa as vias locais, ciclovias e as estradas municipais secundárias, o que compromete a correspondência entre os dados apresentados na tabela e os elementos gráficos do anexo.

Figura - 130: Lei n.º 680/2016 - Anexo 6 – Sistema Viário Municipal



Fonte: Itapoá (2016)

Figura 131 - Lei n.º 680/2016 - Anexo 7 – Hierarquização Viária Urbana



Fonte: Itapoá (2016)

Em relação aos novos parcelamentos do solo, a Subseção I e III da Lei Municipal n.º 680, de 25 de outubro de 2022, especifica que as vias serão caracterizadas como locais, exceto se houver previsão de ampliação de uma via já existente. Além disso, as novas vias deverão estar de acordo com o Plano de Arborização Urbana; e as calçadas seguirão as normativas de acessibilidade vigentes (ITAPOÁ, 2016).

2.14.3. Polos Geradores de Tráfego

O trânsito resulta das necessidades de deslocamento das pessoas por motivo de trabalho, de negócios, de educação, de saúde e de lazer e acontece em função da ocupação do solo pelos diferentes usos.

Os destinos que ocasionam esses deslocamentos, são por sua vez, caracterizados como Polos Geradores de Tráfego (PGT). Segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2001), esses polos correspondem a empreendimentos de distintas naturezas que, em função do porte e da escala de suas atividades, exercem significativa atratividade sobre a população. Como resultado, geram ou atraem grande volume de viagens e demandam infraestrutura adequada para estacionamento, carga e descarga, além de áreas destinadas ao embarque e desembarque de pessoas.

Mesmo causando reflexos positivos no desenvolvimento e valorização de uma região, os PGT associam-se a impactos negativos na circulação viária, no seu entorno imediato, nos sistemas de transporte e na mobilidade urbana, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

A implantação e operação de Polos Geradores de Tráfego (PGT) geralmente provocam impactos significativos na circulação viária, exigindo análises e medidas que considerem os efeitos negativos sobre a mobilidade e acessibilidade de pessoas e veículos. Além disso, é comum o aumento da demanda por vagas de estacionamento nas vias adjacentes, dentro da área de influência do empreendimento. Os impactos ocorrem quando o volume do tráfego nas vias adjacentes e de acesso ao PGT aumenta de modo significativo em decorrência do acréscimo de viagens geradas pelo empreendimento. Esse aumento pode reduzir os níveis de serviço e comprometer a segurança viária na área de influência do PGT (DENATRAN, 2001).

O controle da implantação desses polos é muito importante para minimizar ou eliminar os impactos negativos sobre os sistemas de transporte e o trânsito nas vias adjacentes. Esse controle deve prever, quando pertinente, a incorporação de áreas internas ao imóvel destinadas à circulação, estacionamento, carga e descarga de mercadorias. Também podem ser exigidas intervenções no sistema viário, como a implantação de sinalização horizontal e vertical, alargamento de vias, instalação de pontos de ônibus, além da criação de espaços seguros para pedestres e ciclistas, tanto no interior quanto no entorno da edificação. Cada caso deve ser analisado individualmente, considerando suas particularidades e impacto urbano.

Por este motivo, é essencial que o município regulamente previamente a implantação dos PGT. Essa regulamentação deve incluir a exigência de medidas mitigadoras e compensatórias, alinhadas ao Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), quando este for requerido.

Essa temática é tratada no Capítulo III da Lei Municipal n.º 680, de 25 de outubro de 2016, que define os Polos Geradores de Tráfego (PGT) como atividades que, mediante a concentração de bens e/ou serviços, geram inúmeras viagens com destino ao local. Essa concentração provoca interferências no entorno urbano, principalmente pela demanda por vagas de estacionamento, áreas para embarque e desembarque de passageiros, bem como para operações de carga e descarga (ITAPOÁ, 2016).

Conforme a referida lei, os PGT dividem-se em duas categorias, P1 e P2, que se baseiam em metragem quadrada, lugares e unidades, dependendo de cada caso, como pode ser verificado no Quadro 3.

Quadro 3 - Tabela de Categorias dos PGT.

Categorias dos Polos Geradores de Tráfego		
Atividade	**Área total construída**	
	Tipo P1	**Tipo P2**
Centro de compras, shopping center	De 2.500m² a 10.000m²	Acima de 10.000m²
Lojas de departamento	De 2.500m² a 10.000m²	Acima de 10.000m²
Supermercados, hipermercado, mercados	De 2.500m² a 10.000m²	Acima de 10.000m²
Entrepostos, terminais, armazéns, depósitos	De 5.000m² a 10.000m²	Acima de 10.000m²
Prestação de serviços, escritórios	De 2.500m² a 5.000m²	Acima de 5.000m²
Hotéis	De 2.500m² a 5.000m²	Acima de 5.000m²
Motéis	De 5.000m² a 15.000m²	Acima de 15.000m²
Hospitais, maternidades	De 5.000m² a 15.000m²	Acima de 15.000m²
Pronto-socorro, clínicas, laboratório de análise, consultórios, ambulatório	De 250m² a 2.500m²	Acima de 2.500m²

Universidade, faculdade, cursos supletivos, cursos preparatórios nas escolas superiores (cursinhos)	De 2.500m² a 5.000m²	Acima de 5.000m²
Escolas 1º e 2º grau, ensino técnico – profissional	De 2.500m² a 5.000m²	Acima de 5.000m²
Escola maternal, ensino pré-escolar	De 250m² a 2.500m²	Acima de 2.500m²
Academias de ginásticas, esportes, cursos de línguas, escola de arte, dança, música, quadras e salões de esporte (coberto)	De 250m² a 2.500m²	Acima de 2.500m²
Restaurantes, choperias, pizzarias, boates, casas de música, de chá, de café, salão de festas, de bailes, buffet	De 250m² a 2.500m²	Acima de 2.500m²
Indústrias	De 10.000m² a 20.000m²	Acima de 20.000m²
Cinemas, teatros, auditórios, locais de culto	Entre 300 e 1.000 lugares	Acima de 1.000 lugares
Quadras de esporte (descobertas)	Acima de 500m² de terreno	-
Conjuntos residenciais	Acima de 60 unidades	-
Estádios e ginásios de esporte	-	Acima de 3.000m²
Pavilhão para feiras, exposições, parque de diversões	-	Acima de 3.000m²
Parques, zoológicos, hortos	-	Área de terreno superior a 15.000m²

Fonte: Itapoá (2016).

Nota-se que, entre as atividades classificadas como PGT, existem tanto edificações que geram impactos pontuais em situações específicas, como é o caso dos ginásios, estádios e quadras esportivas, quanto aquelas que provocam efeitos contínuos no entorno urbano. Neste último caso, destacam-se os estabelecimentos educacionais, de saúde, industriais, comerciais e de prestação de serviços, cuja operação cotidiana resulta em fluxo constante de pessoas e veículos.

Tendo em vista a indicação de atividades comerciais e de prestação de serviços no Quadro 3, é necessário destacar que em alguns casos, os PGT não se originam de uma edificação isolada, mas sim por um aglomerado de edificações concentradas em uma mesma área. Nestes casos, compete a municipalidade analisar se a infraestrutura urbana existente comporta a demanda gerada por essa aglomeração, de modo a prevenir a sobrecarga do sistema viário, a lentidão no tráfego e o surgimento de pontos críticos de conflito na circulação.

Os PGT categorizados como P1 terão a sua aprovação condicionada a realização de consulta prévia com a municipalidade, enquanto o P2 só será aprovado se precedido da fixação das diretrizes necessárias para a sua instalação, determinadas pelo Município (ITAPOÁ, 2016).

Ademais, diante da instalação de um novo empreendimento ou da alteração de uso que resulte no surgimento de PGT, poderá ser exigida, a critério do setor

responsável da municipalidade, a apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança, que passará pela análise dos técnicos da prefeitura e do Conselho de Desenvolvimento Urbano de Itapoá – CDUI (ITAPOÁ, 2016).

Quando esses novos empreendimentos necessitarem de medidas de controle e segurança de tráfego no seu entorno, será responsabilidade do empreendedor realizar a instalação dessas intervenções, conforme previsto no artigo 54. Caso o empreendedor não execute as melhorias necessárias, o Município poderá realizá-las e posteriormente exigir o ressarcimento do valor (ITAPOÁ, 2016).

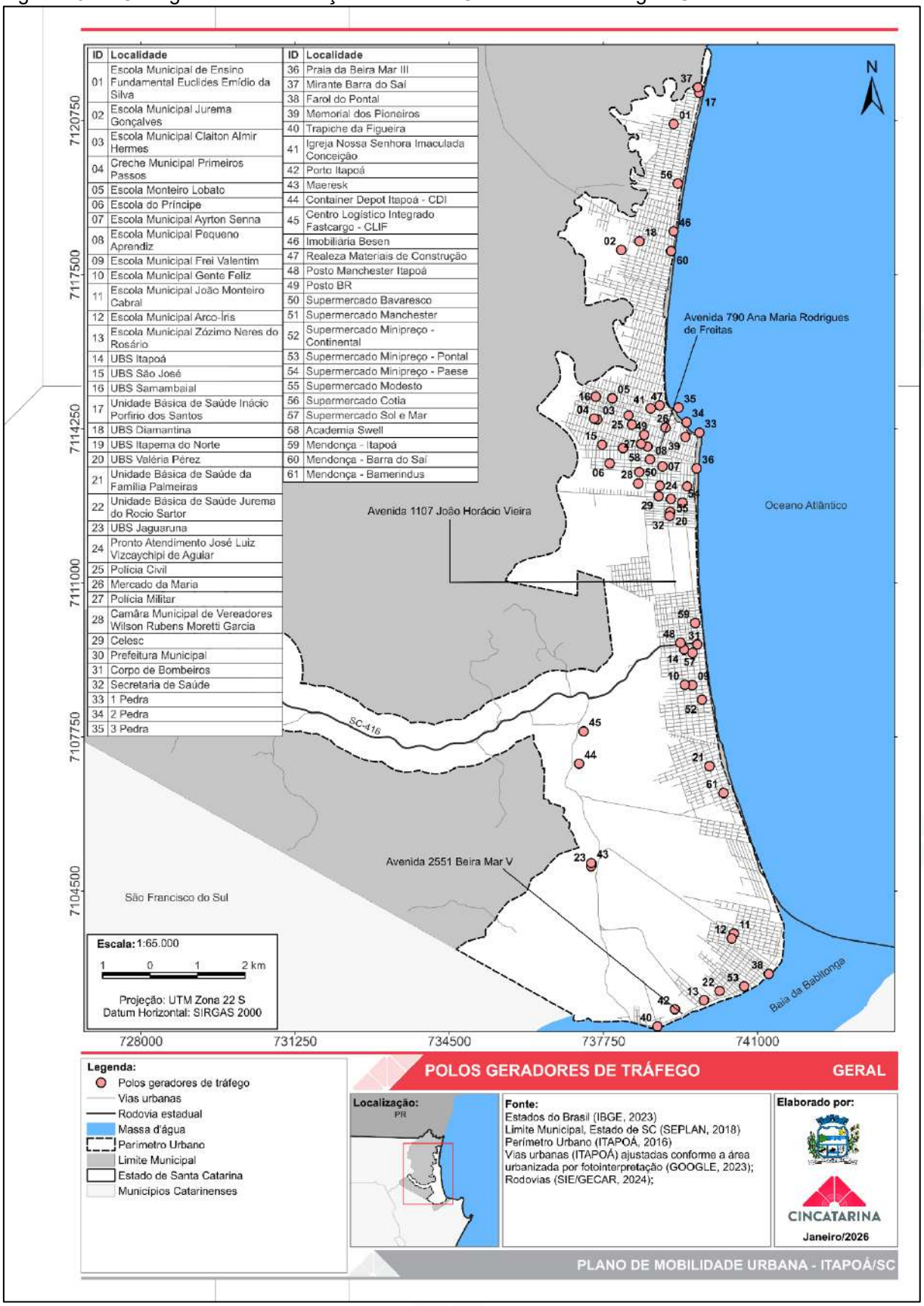
Apesar de o município possuir a caracterização dos PGT, classificando as edificações por uso e porte, não foram encontradas informações públicas que apresentassem a localização dessas edificações. Desse modo, foi solicitada à municipalidade a indicação desses pontos, os quais foram informados por meio de planilhas.

No entanto, para melhor compreensão da distribuição dessas edificações, elas foram mapeadas e estão apresentadas da Figura 132 à Figura 136. A partir dessas figuras, observa-se que os Polos Geradores de Tráfego estão concentrados principalmente no bairro Itapema do Norte, local onde se verifica a maior concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços.

Outro ponto a ser considerado é, que apesar da região central da cidade apresentar um aglomerado de PGT, os pontos que geram maior impacto encontram-se distribuídos no bairro Figueira do Pontal e Jaguaruna. Essas regiões, apesar de estarem mais afastadas do centro urbano, compreendem o Porto de Itapoá e as empresas que prestam serviço a ele.

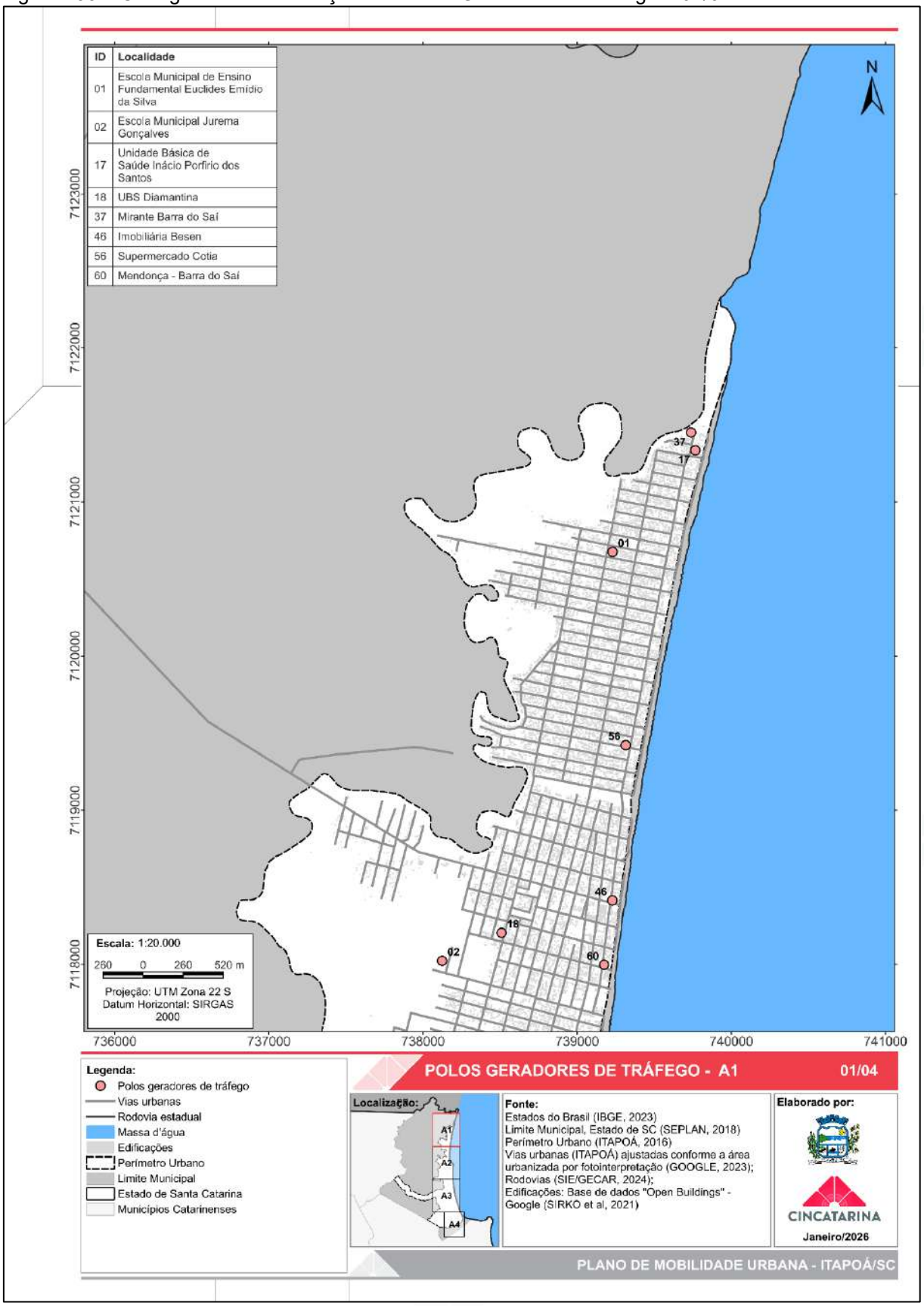
Esses locais se destacam por receberem diariamente inúmeras viagens de destino, as quais resultam em impactos para o município como um todo, principalmente no que se refere à lentidão do tráfego no acesso à cidade, à presença de veículos de carga circulando e estacionando de forma inadequada no espaço urbano e às falhas de fiscalização relacionadas ao modal de cargas e mercadorias.

Figura 132 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego - Geral



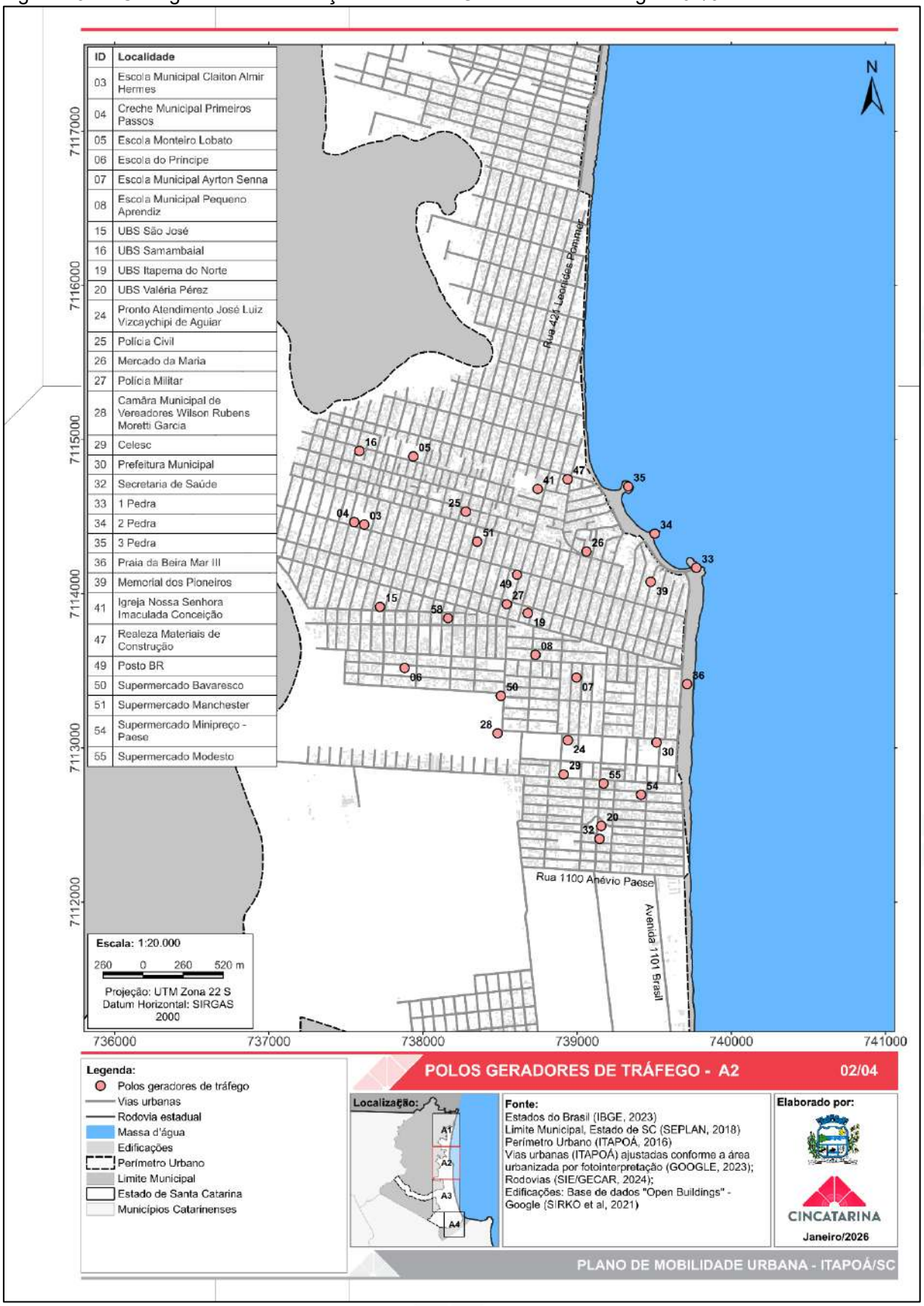
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

Figura 133 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego – 01/04



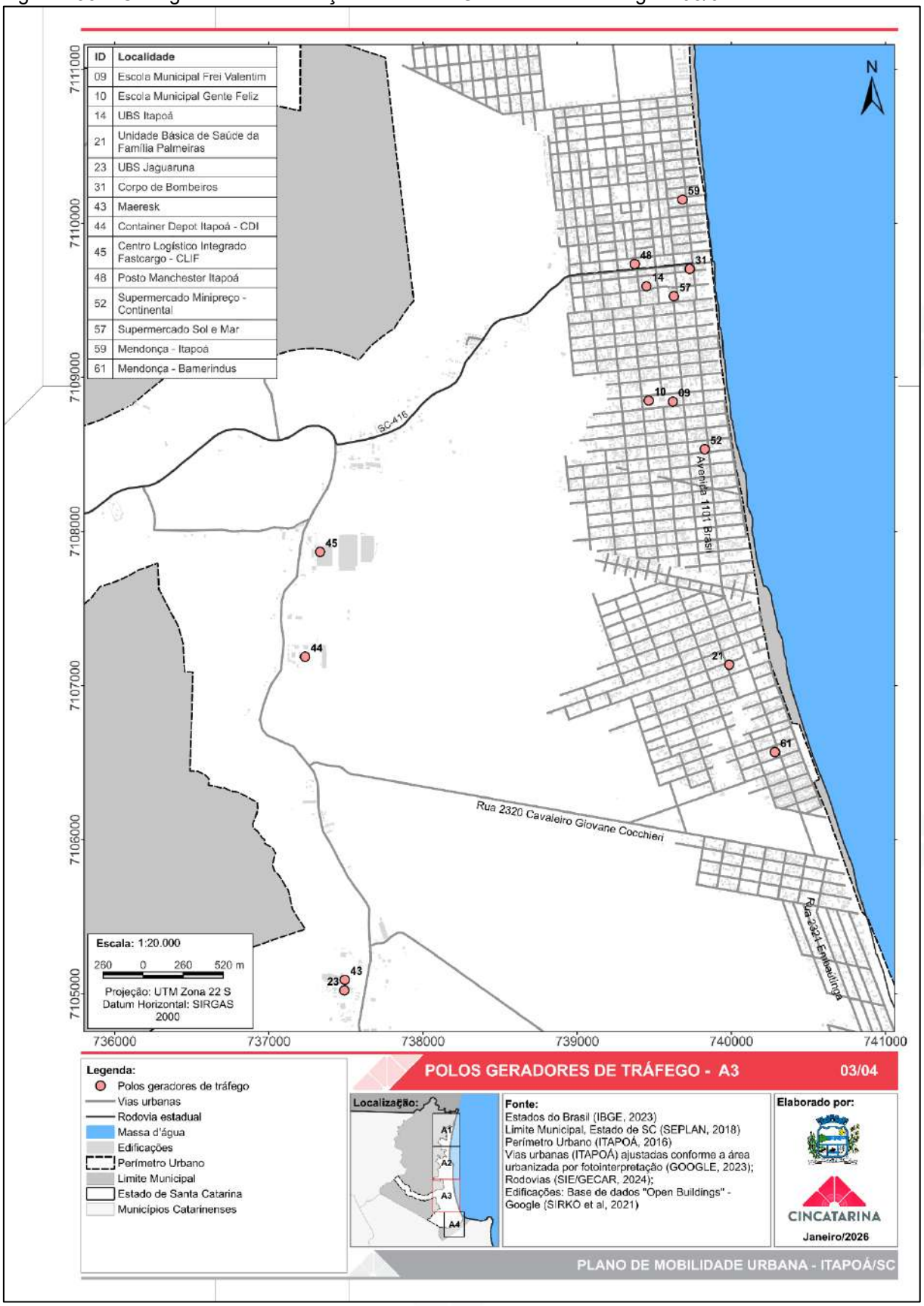
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

Figura 134 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego – 02/04



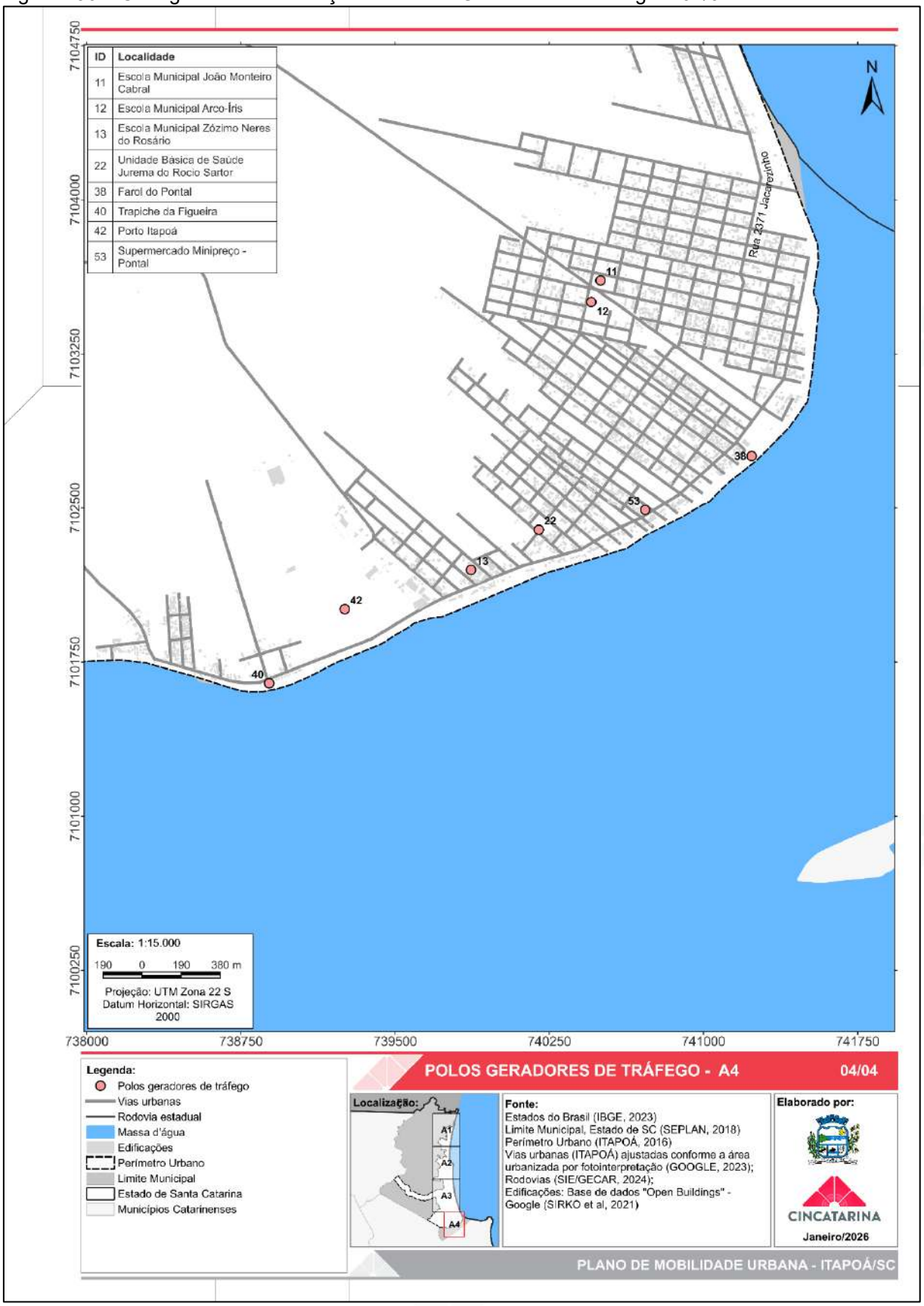
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

Figura 135 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego – 03/04



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

Figura 136 – Cartograma de localização dos Polos Geradores de Tráfego – 04/04



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

2.14.4. Vias principais

2.14.4.1. Rodovia

Com o crescimento contínuo impulsionado pela especulação imobiliária e pela facilidade de acesso proporcionada por meios motorizados, as rodovias, antes isoladas, passam a integrar áreas urbanizadas. Em muitos casos, isso dificulta os deslocamentos intraurbanos e pode promover a segregação de diferentes localidades. Esse efeito de separação de comunidades, ou efeito barreira, prejudica a mobilidade, a acessibilidade dos pedestres na região, além de prejudicar os moradores e frequentadores da área adjacente (Jesus, 2021).

A existência de uma rodovia em zona urbana estabelece um conflito espaço viário *versus* espaço urbano, com sérios impactos negativos para ambos, colocando a população em contato com todos os riscos associados à infraestrutura. Ademais, os impactos dessa problemática não afetam somente o núcleo urbano, com a consequente perda da qualidade de vida, mas também comprometem o desempenho operacional da rodovia. A ocupação não planejada das áreas lindeiras, em geral com atividades comerciais atraídas pela constante exposição ao tráfego, multiplica as manobras de entrada e saída na rodovia, sobrecarregando sua capacidade de absorção de acessos (DNIT, 2005). Os impactos negativos principais ocasionados em áreas urbanizadas podem ser observados no Quadro 4.

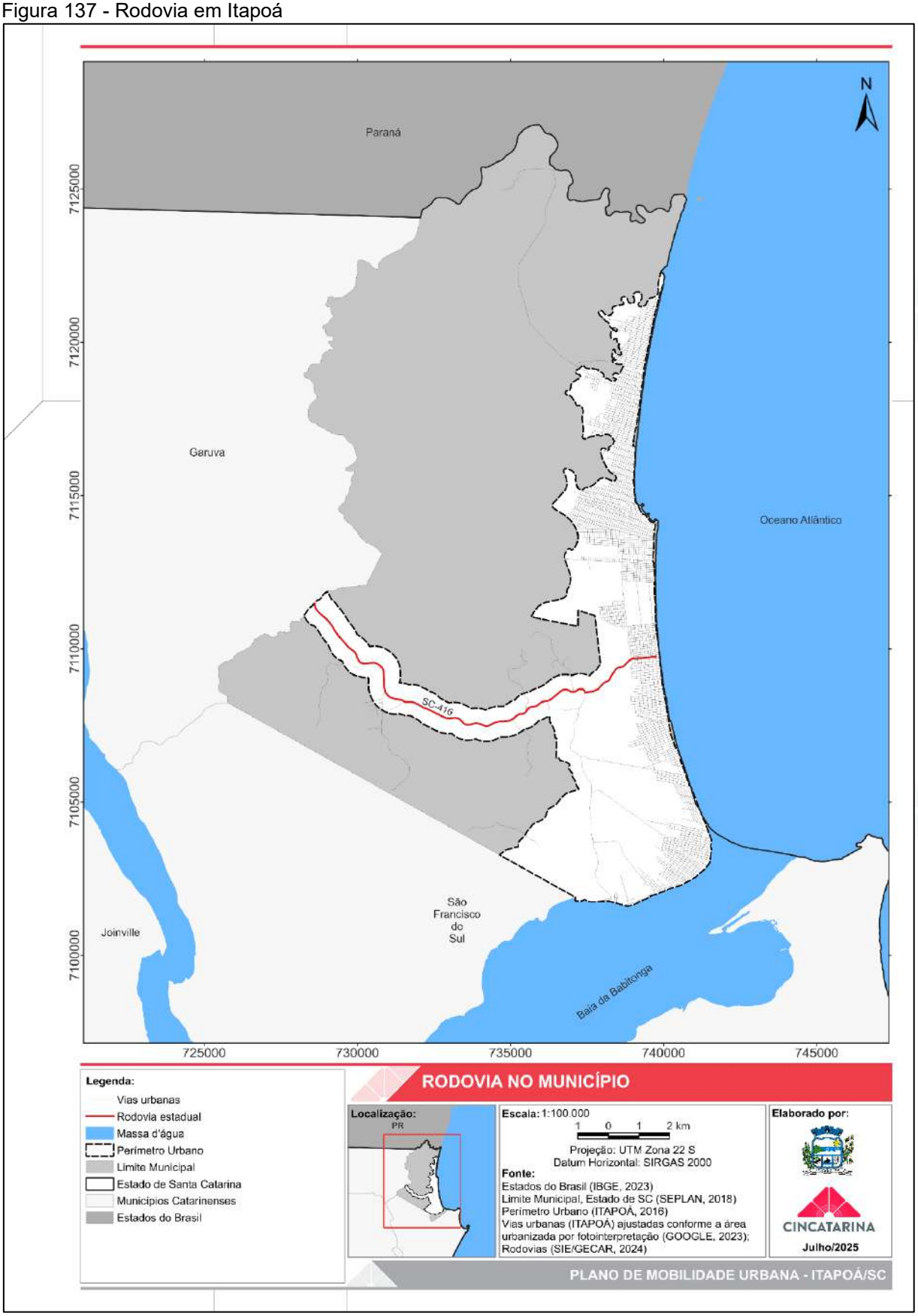
Quadro 4 - Impactos ambientais que interferem na área urbana

Impactos Significativos	Consequências negativas
Modificações no uso e ocupação do solo	Destruição ou ruptura de valores estéticos, perda da qualidade da paisagem urbana
	Ocupação desordenada de áreas desocupadas.
	Intensificação da ocupação de áreas, alteração de uso, migração, favelização, redução de receita de pequenas empresas, desemprego.
Segregação urbana	Ruptura ou redução da acessibilidade a atividades.
Intrusão visual	Obstrução à paisagem urbana.
	Desenvolvimento de paisagem esteticamente desagradável.
Poluição atmosférica e sonora	Redução da qualidade de vida.
	Efeitos nocivos à saúde.
Vibração	Destruição de sítios arquitetônicos e do patrimônio histórico.

Fonte: DNIT 2005, modificado pelo autor (2023)

O município de Itapoá possui, em seu perímetro urbano, o traçado da Rodovia Estadual SC-416, que o conecta ao município de Garuva, característica esta que pode ser visualizada na Figura 137.

Figura 137 - Rodovia em Itapoá

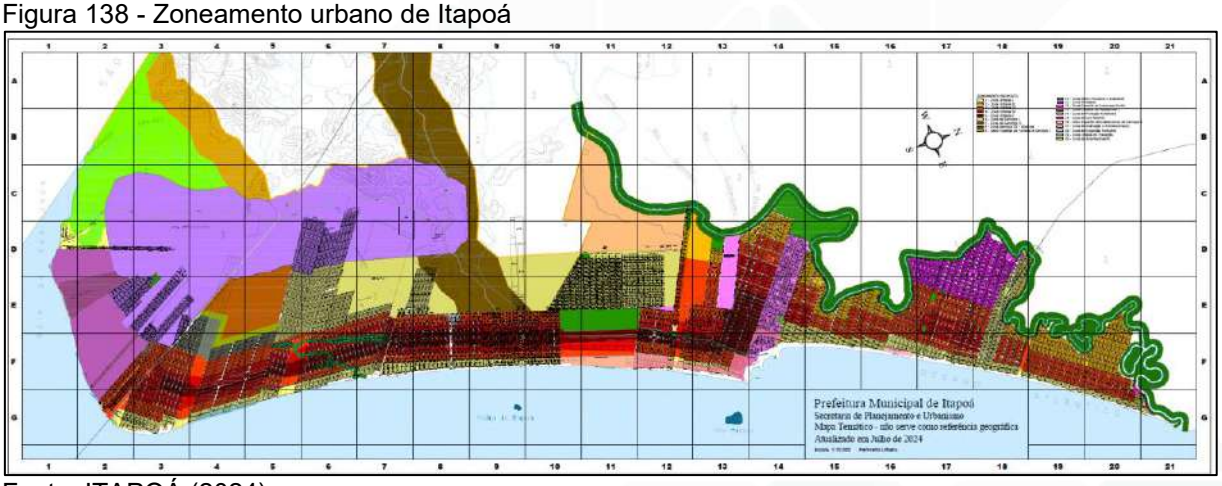


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

A área influenciada pela rodovia estadual SC-416, desde o ano de 2016, data em que foi sancionado o zoneamento municipal por meio da Lei Municipal n.º 676, de 29 de setembro de 2016, apresenta seis zoneamentos distintos (Figura 138), sendo:

- Zona Urbana I;
- Zona Urbana III;
- Zona Urbana IV;
- Zona Urbana V;
- Zona de Serviços III – Rodovia;
- Zona Retro-Portuária e Industrial.

Figura 138 - Zoneamento urbano de Itapoá



Fonte: ITAPOÁ (2024).

As zonas urbanas localizadas adjacentes a rodovia são predominantemente residenciais, com diferentes níveis de adensamento, e permitem a implantação de estabelecimentos comerciais voltados ao atendimento da população local. A Zona de Serviços III – Rodovias, assim como na Zona Retro-Portuária e Industrial, é destinada à instalação de Polos Geradores de Tráfego.

Os usos industriais e comerciais previstos para a região são compatíveis com a presença da rodovia, uma vez que facilitam o escoamento ágil de cargas e mercadorias. No entanto, a coexistência com áreas residenciais pode gerar impactos negativos para a comunidade, conforme apresentado na Figura 138.

Embora a diversificação do uso do solo contribua positivamente para a mobilidade urbana, a combinação de usos residenciais e industriais exige infraestruturas distintas. Isso demanda o planejamento de soluções variadas, capazes

de atender com conforto e segurança todos os modos de transporte, evitando conflitos viários.

Durante as visitas feitas *in loco*, observou-se que a rodovia apresenta um perfil estreito, com pista de rolamento bidirecional e ausência de acostamento em boa parte de seu traçado, nas zonas de Serviços III e Retro-Portuária, como ilustrado na Figura 139. Nas zonas urbanas, a circulação bidirecional é mantida, mas há presença de faixas de estacionamento e calçadas, porém com dimensões reduzidas (Figura 140).

Adicionalmente, verifica-se que a infraestrutura da via foi concebida prioritariamente para o tráfego de veículos motorizados. A iluminação pública está voltada aos automóveis e não existem áreas seguras para deslocamentos a pé ou por bicicleta, o que compromete a qualidade de vida dos moradores da região.

Figura 139 - Rodovia SC-416, área com existência de PGT

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 140 - Rodovia SC-416, área residencial

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

A existência de rodovias nas cidades pode causar insegurança viária e um processo de segregação urbana, porém a integração intermodal e a conscientização da população no uso desses espaços podem minimizar os danos por ele causado.

2.14.4.2. Sistema Viário Urbano

Como visto anteriormente, o município de Itapoá é atravessado pela rodovia SC-416, que se caracteriza como uma via com alta influencia no entorno. Entretanto, outras vias locais surgem como eixos de fluxo interno, cuja demanda de usuários é atrelada a vários fatores, tais como as características geométricas, a facilidade de acesso, a relação com uso e ocupação do solo, entre outros.

A malha viária de Itapoá, conforme descrito, apresenta características distintas, em sua maioria, há traçados ortogonais regulares, porém em alguns casos as vias são dispostas em formato espinha de peixe. Em ambos os cenários nota-se a priorização dos veículos individuais motorizados, pois as vias são compostas predominantemente por pistas de rolamento bidirecionais e áreas de estacionamento, mesmo que irregulares, como mostra a Figura 141 e a Figura 142.

Figura 141 - Cruzamento em área com quadras ortogonais regulares

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 142 - Via sem saída – malha viária e formato de espinha de peixe

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Para definição das vias principais do município, será necessária a utilização de algumas ferramentas para a análise técnica, algumas das quais já foram abordadas

neste Diagnóstico, tais como: visitas *in loco* no entendimento do sistema viário e suas vias de maior fluxo, a disposição de uso e ocupação do solo, diretrizes viárias, contribuição comunitária e situação da infraestrutura disponível. Para complementar a análise e por fim definir quais as principais vias, utilizou-se uma ferramenta que emprega o método de avaliação configuracional do sistema viário do município, com o auxílio do *software deaphmap*, o qual foi desenvolvido a partir da teoria de sintaxe espacial, o que auxiliará no direcionamento pretendido.

A teoria da sintaxe espacial parte da premissa de que a configuração dos espaços urbanos possui uma lógica social capaz de determinar os fenômenos sociais que ocorrem nas cidades (BAFNA, 2016). Nesse sentido, pode-se descobrir correlações entre, por exemplo, a quantidade de pessoas circulando ou a concentração de determinados usos, e a configuração dos espaços abertos (ruas e praças) ou dos espaços fechados (edifícios e lotes privados). Como desdobramento dessa teoria, existem métodos analíticos que buscam mensurar as propriedades configuracionais dos espaços urbanos, para compreender sua relação com os fenômenos sociais (HILLIER, 1993).

Para o estudo da mobilidade urbana, importa conhecer como a estrutura viária funciona em relação à configuração para, então, poder inferir sobre como essa configuração se relaciona com a circulação e como pode ajudar no planejamento urbano. Nesse sentido, trabalhou-se neste estudo com a análise por mapa de segmentos axiais, utilizando as métricas de integração e escolha. De modo geral, podemos definir essas medidas da seguinte forma:

1) Integração: Mede o quão acessível (próximo) um segmento está em relação aos outros segmentos do sistema. Essa medida considera não a distância métrica, mas a distância topológica, baseada nas mudanças de direção e nos ângulos entre os segmentos do sistema.
2) Escolha: Mede o potencial de um segmento a ser utilizado como rota, considerando todos os deslocamentos possíveis entre dois segmentos do sistema.

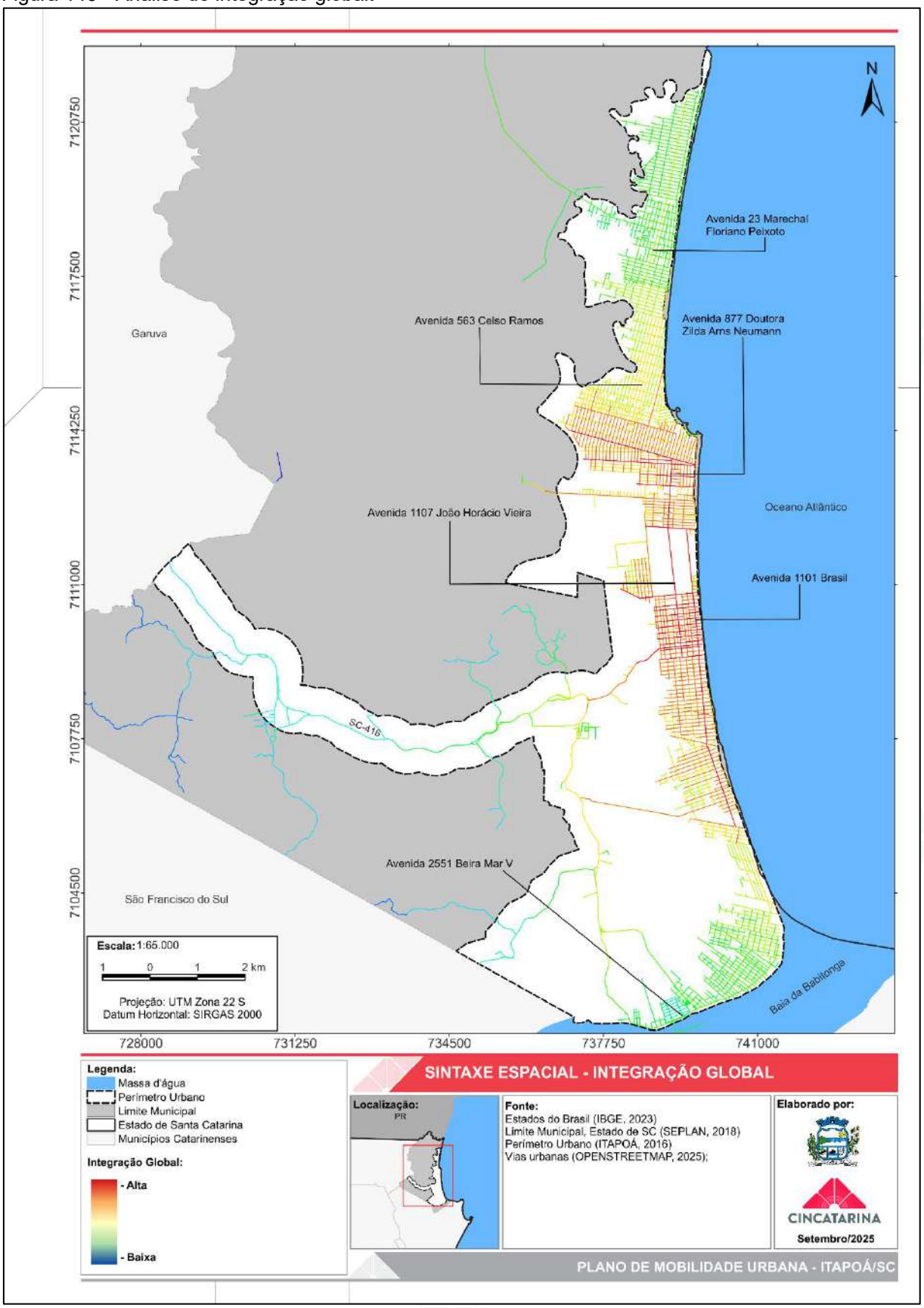
Nas Figura 143 e Figura 144 são apresentadas as análises geradas com essas medidas, incluindo a integração e a escolha global, que considera o sistema como um todo. Essas análises desconsideram fatores alheios à métrica da configuração, como

a declividade, largura das vias e proximidade com determinados usos. Dessa forma, destaca-se que esses fatores devem ser considerados ao se utilizar esses dados para a elaboração de políticas públicas.

Na análise da integração global, são evidenciados dois cenários distintos. O primeiro representa a região central da cidade que engloba os bairros Itapema Norte, Samambaial, São José, Pese, Maresia, Centro, Continental e Bamerindus, esses bairros apresentam malha viária predominantemente integrada. Entretanto, as características presentes nos bairros Barra do Saí, Rainha, Cambijú, Pontal do Norte e Figueira do Pontal, apresentam-se de forma oposta, com características de vias segregada.

As áreas identificadas como segregadas correspondem, em sua maioria, a regiões urbanizadas posteriormente a 2006, trata-se de ocupações recentes que não se integram de forma integral ao sistema viário então existente.

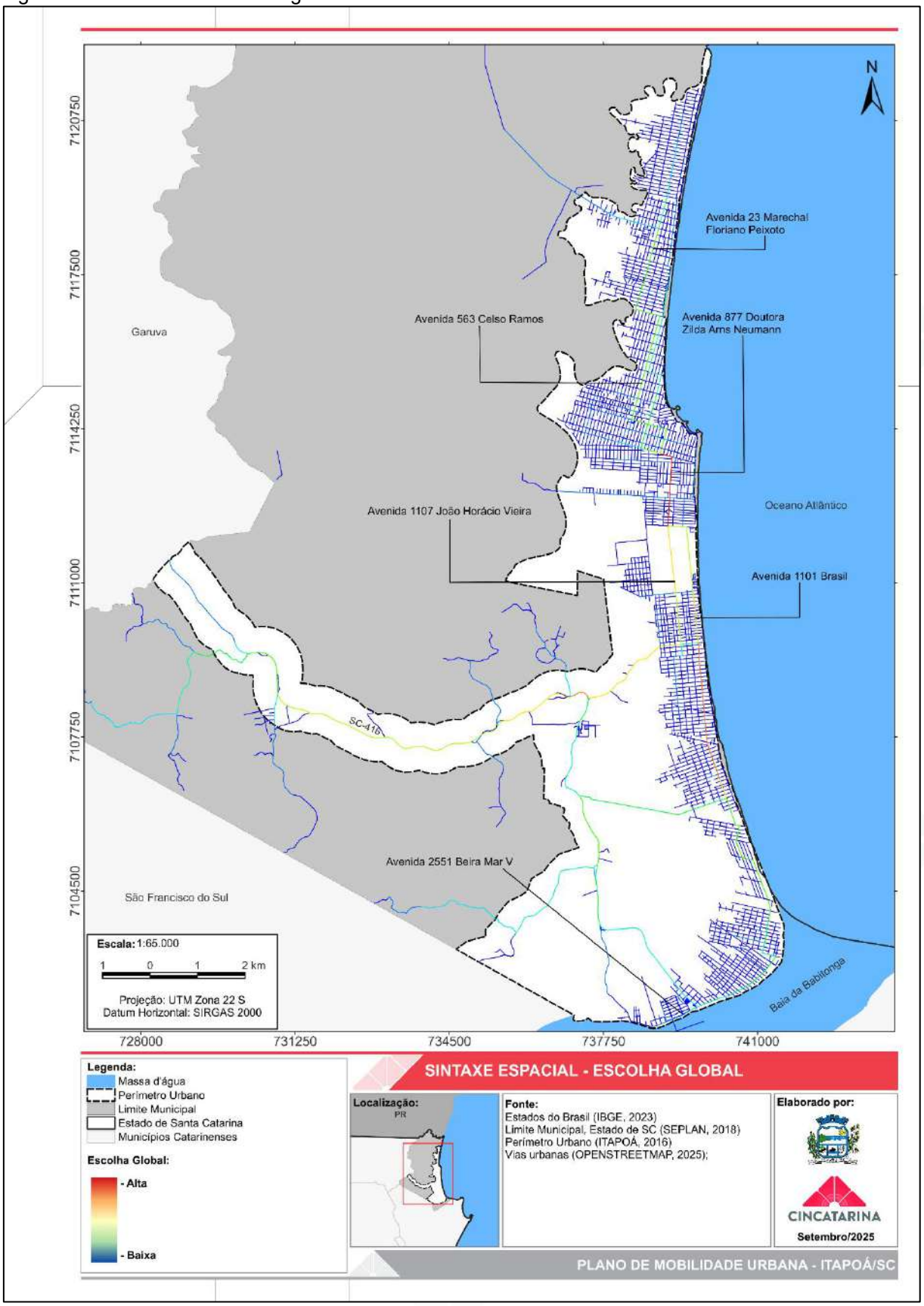
Figura 143 - Análise de integração global.



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

No que se refere à medida de escolha global, a análise evidencia, em vermelho, as vias com maior potencial estruturante para a mobilidade urbana no município. Entre os principais eixos identificados, estão a Avenida 1101/Brasil, a Avenida 800/das Margaridas e a Avenida 877/Doutora Zilda Arns Neumann, conforme apresentado na Figura 144. Em um segundo nível de relevância, representado pela cor laranja, destacam-se a Rua 1580/João Batista Velem, a Avenida 1107/João Horácio Vieira e a rodovia SC-414. Essas vias configuram importantes trechos de conexão entre as zonas norte e sul do município, além de desempenharem papel estratégico no acesso às cidades vizinhas.

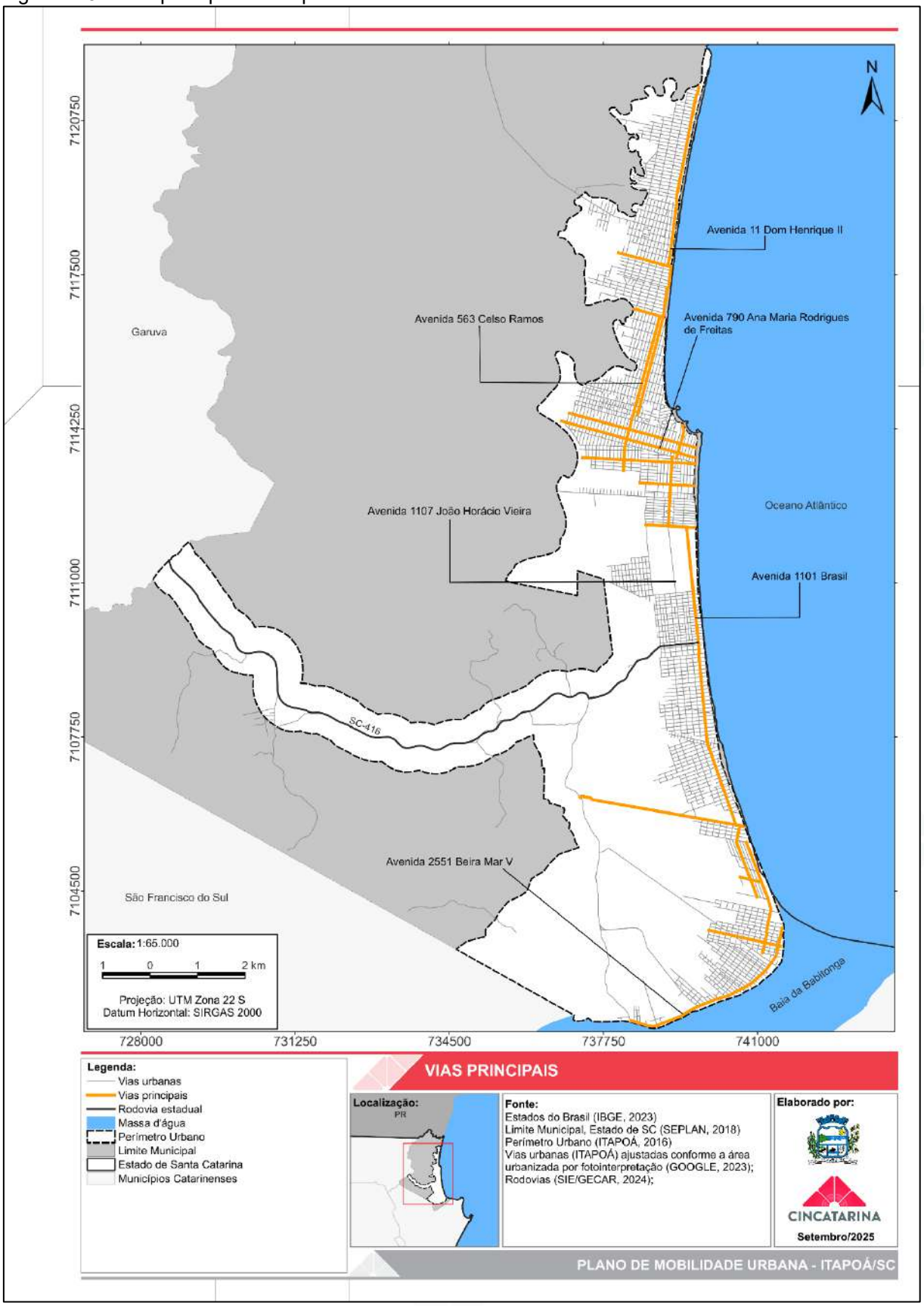
Figura 144 - Análise de escolha global.



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com base nas informações anteriormente mencionadas, são definidas na Figura 145 as vias principais do município de Itapoá, com objetivo de estabelecer os corredores de desenvolvimento e integração. Esses corredores subsidiam o planejamento da infraestrutura de transporte urbano, incluindo a definição de linhas de transporte público coletivo, a priorizações de investimentos e a realização de requalificações pertinentes.

Figura 145 - Vias principais de Itapoá



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Entre as vias classificadas como principais no município, destacam-se aquelas que se desenvolvem paralelamente à orla marítima. Esse destaque se deve ao processo de desenvolvimento urbano, que iniciou acompanhando o traçado natural junto à beira-mar. A partir dessas vias, sobressaem-se os eixos que estabelecem conexões com os bairros periféricos do perímetro urbano, contribuindo para a distribuição do fluxo de veículos.

Vale destacar que a maioria das vias selecionadas como principais enquadra-se, segundo a hierarquização viária, como eixo comercial e via estrutural. Tal configuração evidencia que os principais eixos de desenvolvimento da mobilidade urbana estão fortemente vinculados a áreas caracterizadas por usos do solo diversificados.

2.14.5. Sinistros e conflitos viários

Os conflitos viários são eventos que ocorrem em vias públicas ou espaços abertos, envolvendo dois ou mais usuários, que pela atitude insegura de um deles leva os demais adotarem manobras evasivas com objetivo de evitar colisões. Esses conflitos podem envolver pedestres, motoristas e ciclistas e caracterizam-se como eventos que antecedem os sinistros de trânsito (PIETRANTONIO, 1991).

De modo geral, os conflitos viários decorrem da imprudência dos envolvidos. No entanto, quando esses conflitos ocorrem de modo recorrente em um determinado local da cidade, passa a configurar pontos de conflito, os quais demandam atenção e análise técnica a fim de identificar os fatores que contribuem para a ocorrência de potenciais acidentes.

No município de Itapoá, a prefeitura identificou 31 pontos de conflito, que seguem identificados na Figura 146. Dentre esses, destacam-se cinco localizados ao longo das principais vias de acesso à cidade, especialmente na Avenida Saí Mirim, que se conecta à Estrada João Cornelsen (Estrada 12000) e a SC-416.

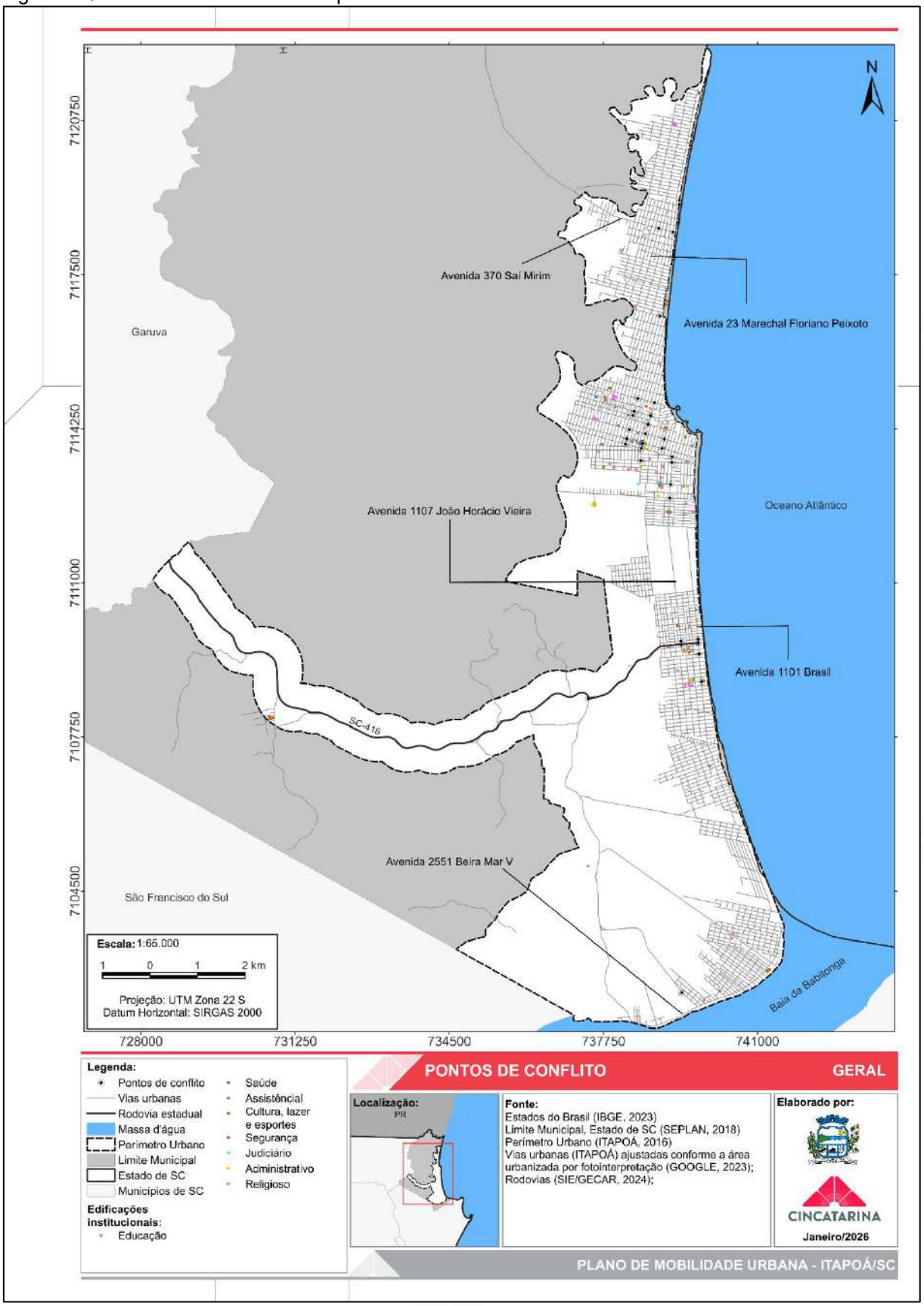
Essas vias, que advêm de trechos caracterizados como de trânsito rápido, exercem a função de escoar o tráfego de veículos de grande porte e garantir o acesso ao município. Contudo, ao longo de sua extensão, apresentam trechos com características urbanas. Em razão dessas condicionantes, observa-se a intensificação do fluxo de transeuntes interurbanos e intraurbanos, o que resulta no aumento dos

conflitos viários, os quais podem ser ocasionados por diversos fatores, entre eles a variação de velocidades praticadas nas vias e a imprudência dos usuários.

Outra condicionante relevante para a geração de conflitos viários em Itapoá está associada à presença do Porto. Na conexão deste com a Rua 2850 Emílio Fiorentino Battistella, verifica-se a ocorrência de conflitos entre veículos de grande e pequeno porte.

Os demais pontos de conflito do município encontram-se distribuídos em vias com predominância de edificações comerciais, e de prestação de serviços e de uso misto, como a Avenida 563 Celso Ramos, a Avenida 877 Doutora Zilda Arns Neumann e Rua 611 do Príncipe. A concentração de edificações com usos variados em uma mesma localidade resulta no aumento das viagens de origem e destino e, consequentemente, no acréscimo do volume de transeuntes na malha viária, ampliando o risco de conflitos de tráfego.

Figura 146 – Pontos de conflito de Itapoá



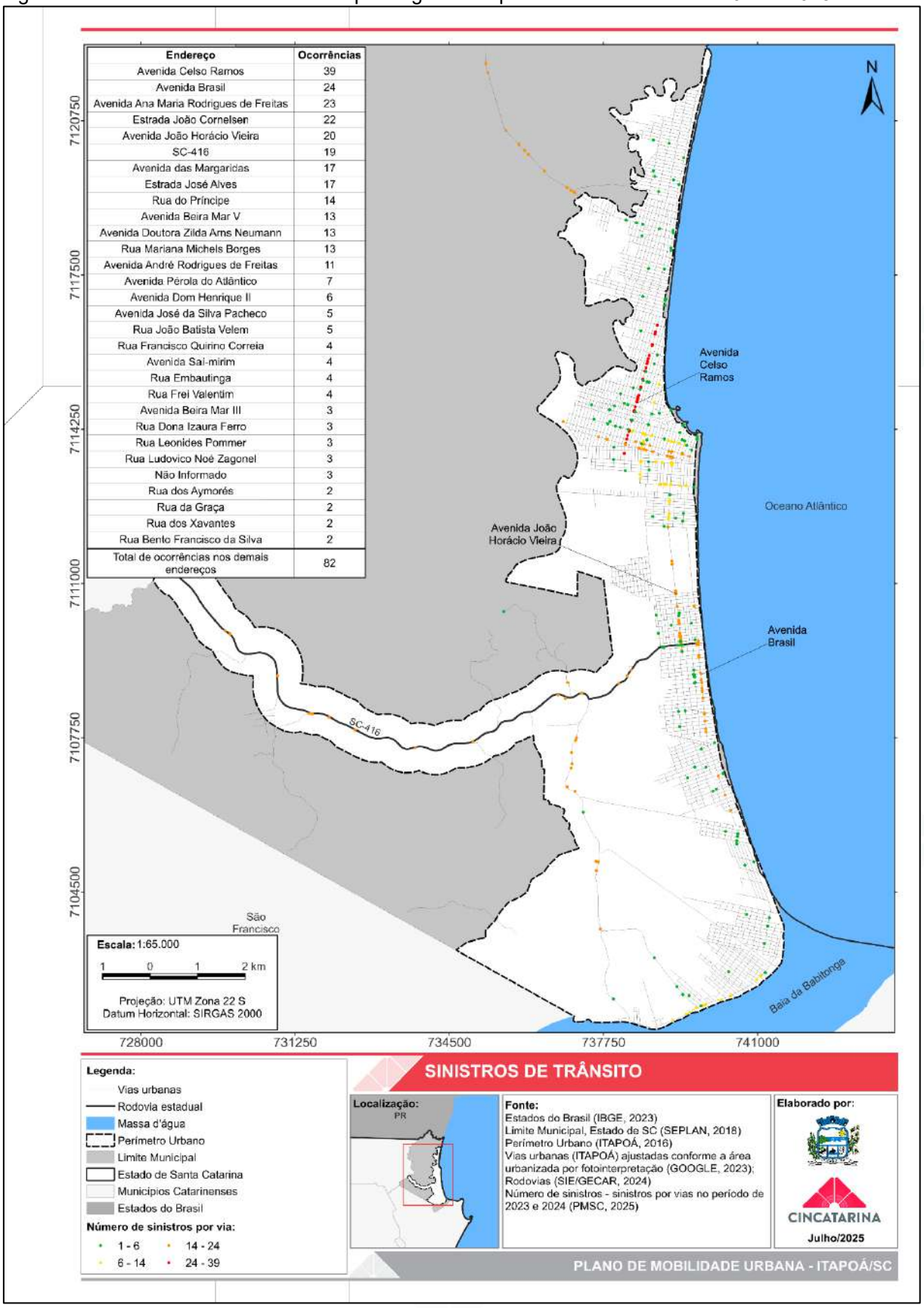
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2026).

Os conflitos viários podem vir a ocasionar sinistros de trânsito, definidos pela NBR 10697 de 2020 como eventos em que pelo menos um dos envolvidos está em movimento em vias terrestres ou espaços abertos, causando danos ou lesões aos envolvidos e podendo resultar em prejuízos materiais, ao trânsito e ao meio ambiente (ABNT, 2020).

Para a análise dos sinistros de trânsito ocorridos em Itapoá, foram utilizados os dados disponibilizados pela Polícia Militar de Santa Catarina – PMSC para os acidentes ocorridos na rede urbana municipal no decorrer do ano de 2024 até julho de 2025.

As informações referentes aos sinistros foram disponibilizadas em formato de tabela, contendo a quantidade de acidentes ocorridos por via no município, assim como, as coordenadas destes sinistros. Esses dados são fundamentais para a identificação de possíveis locais críticos de circulação de pessoas e cargas. Para melhor representação destes dados, foi elaborado o cartograma apresentado na Figura 147.

Figura 147 - Sinistros de trânsito em Itapoá registrados pela Polícia Militar entre 2024 e 2025.



Fonte: PMSC (2025) adaptado pelo autor (2025).

Conforme apresentado, as vias que mais concentram sinistros viários em Itapoá são as avenidas Celso Ramos (trinta e nove acidentes), Brasil (vinte e quatro acidentes), João Horácio Vieira (vinte acidentes), a estrada João Cornelsen (dezenove acidentes) e a SC 416 (dezoito acidentes).

Cabe ressaltar que no período de análise foram registrados 383 acidentes, o que equivale a aproximadamente 20 acidentes por mês. Desses acidentes 61,61% resultaram em danos materiais e 38,39 ocasionaram ferimentos ou mortes.

As vias nas quais há maior incidência de acidentes, estão diretamente conectadas com os logradouros nos quais há pontos de conflito. Essa afirmação se destaca ao observar a região central, que comporta a maior quantidade de sinistros e pontos de conflito. Isso ocorre, em partes, pelo fato de o município possuir uma única centralidade consolidada, que atua como pontos de destino de inúmeros deslocamentos diários da população, frequentemente vinculados a trabalho, lazer ou atividades cotidianas.

2.15. OFICINA TÉCNICA

A oficina técnica tem como objetivo principal coletar informações acerca dos eixos norteadores deste documento, que são: pedestre, bicicleta, transporte coletivo, cargas e mercadorias, táxi e transporte por aplicativo e circulação viária. No município de Itapoá ela foi realizada no mês de setembro do ano de dois mil e vinte e cinco e contou com a presença de dezessete pessoas, incluído a equipe técnica do CINCATARINA, membros da comissão de elaboração do plano de mobilidade urbana e convidados externos.

A oficina dividiu-se em três etapas, a primeira consistiu na apresentação prévia dos dados já levantados para o diagnóstico. A segunda envolveu a realização de discussões em grupos e o apontamento dos aspectos positivos e negativos, com base nos eixos norteadores. Por fim, ocorreu a validação das contribuições, etapa em que os participantes se reuniram em um grande grupo para definir quais contribuições seriam prioritárias para o município, escolhendo até três prioridades por eixo e numerando-as do 01 ao 03, sendo 01 a principal prioridade.

As informações coletadas na reunião estão disponíveis na íntegra no Apêndice V, sendo apresentadas de forma compilada na Tabela 14.

Tabela 14 – Contribuições da oficina técnica

Eixo	Ponto	Contribuição	Prioridade
Pedestre			
Pedestre	Negativo	Nos projetos a calçada não é exigida e não apresentam os níveis da calçada e do terreno onde estão as rampas de acesso	1
	Negativo	Falta padronização de calçadas	2
	Negativo	Falta de malha de calçadas em várias vias no município	3
	Negativo	Falta de normativa que atenda a uma padronização, ex.: assim como as fossas sépticas, em que as normativas são entregues no habite-se	-
	Negativo	Ausência de iluminação pública a nível do pedestre	-
	Positivo	As calçadas novas executadas atendem normativas técnicas de excelência	1
	Positivo	As calçadas quando executadas pele prefeitura seguem as normas de acessibilidade	1
Bicicleta			
Bicicleta	Negativo	Não atendem a todas as principais vias	1
	Negativo	Apesar dos 28,5 km de ciclovias, as mesmas são descontínuas e não ligam o norte da cidade ao sul	1
	Negativo	Falta de manutenção das ciclovias e ciclofaixas	2
	Negativo	Falta de separação da ciclovia com o passeio	3
	Positivo	Onde implementada sempre que limpa e sinalizada está sendo bem usada	1
	Positivo	Somos um município plano possibilitando o uso de bicicletas, autopropelidos e ciclomotor	2
Transporte Coletivo			
Transporte coletivo	Negativo	Falta de um terminal de integração em local adequado e possibilidade de expansão	1
	Negativo	O transporte público não atende os bairros e moradores que moram longe da orla	2
	Negativo	Mais rotas deveriam ser implantadas, pois as rotas existentes em época de temporada, não atende a demanda da população	3
	Positivo	Existe está operativo alcança os extremos do município	1
	Positivo	Transporte escolar público	1
Cargas e Mercadorias			
Cargas e mercadorias	Negativo	Falta uma área específica para estacionamento de caminhões que atenda a área retroportuária e de serviços	1
	Negativo	Na estrada 5000 José Alves faltam as pistas de aceleração e desaceleração laterais, necessário duplicação e rotatórias	2
	Negativo	Estacionamento indevido, não tendo proibição de carga e descarga, falta de sinalização	3
	Negativo	Falta de regulamentação	-
	Negativo	Ausência de área para fracionamento de cargas	-
	Positivo	Plano de mobilidade urbana poderá nos salvar??	1
Táxi e Transporte por Aplicativo			
Táxi e transporte por aplicativo	Negativo	Falta de legislação municipal para aplicativos	1
	Negativo	Não é regulamentado o transporte alternativo	1
	Positivo	O bom que agora existe	1
Circulação Viária			
Circulação viária	Negativo	Falta de binários de ligação norte-sul da cidade	1
	Negativo	Falta de vias pavimentadas trazendo melhores alternativas de trajetos	2
	Positivo	Temos ao menos uma via pavimentada conectando todos os bairro e/ou comunidades do município	1

(-) Contribuição não numerada como prioridade.
Observação: A comissão optou em alguns eixos por manter mais de uma contribuição como prioridade 01, devido a similaridade dos apontamentos.

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Dentre os apontamentos constantes na Tabela 14, observa-se nos aspectos negativos vinculados ao eixo pedestres, que a perspectiva da comissão vai de encontro aos elementos indicados no item 2.9 PEDESTRES. Sendo salientado que não é cobrado projeto de calçadas, bem como, não há padronização desta infraestrutura e em muitas regiões da cidade ela é inexistente. Apesar das problemáticas identificadas, a comissão considera que as calçadas executadas recentemente pela prefeitura municipal seguem os requisitos de acessibilidade.

No eixo bicicleta, os aspectos negativos englobam a falta de atendimento a todas as regiões da cidade, a descontinuidade de trajetos, a falta de manutenção dessa infraestrutura e o fato dela ser implantada junto as calçadas públicas. Esses fatores, também foram apontados pela população nas reuniões comunitárias, demonstrando entrosamento entre a população e os seus representantes na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Como pontos positivos, identificou-se que a malha cicloviária de modo geral é limpa e bem-sinalizada e além disso, a topografia do município favorece a sua implantação, característica essa apontada nas reuniões comunitárias e no item 2.7.2 Declividade.

Adentrando na temática do transporte coletivo, para a comissão, sua existência de forma coletiva à população e para atendimento das edificações institucionais já é tida como benéfica. No entanto, compreendem que que para o modal coletivo atingir a sua eficácia, necessita de um terminal de integração urbana e ampliação das linhas existentes, visando atender o interior dos bairros e à população em geral na época de veraneio.

No tocante ao eixo de cargas e mercadorias as problemáticas são ampliadas, principalmente por causa da existência do porto na cidade. Devido a alta circulação de veículos de grande porte no perímetro urbano, a comissão comunica a falta de área de estacionamento destinada a região retroportuária e de serviços, complementado que alguns trechos necessitariam de duplicação e rotatórias para escoamento do tráfego.

Com relação ao táxi e ao transporte por aplicativo, obteve-se uma quantidade pequena de contribuições, onde como aspecto positivo foi indicado a existência dessas formas de deslocamento e como negativo a sua falta de regulamentação.

O último item a ser discutido na oficina técnica foi circulação viária, sendo destacado como ponto positivo o fato de haver ao menos uma via pavimentada, que conecta todas as regiões da cidade no eixo norte-sul. Em contrapartida a esse dado, a comissão expôs a falta de pavimentação em diversas regiões e a ausência de binários.

Por fim, conclui-se que os tópicos levantados pela comissão estão diretamente vinculados com a análise técnica realizada mediante visitas a campo e com os anseios da população, que foram expostos no decorrer das reuniões comunitárias que estarão descritas no Capítulo III deste diagnóstico.

CAPÍTULO III

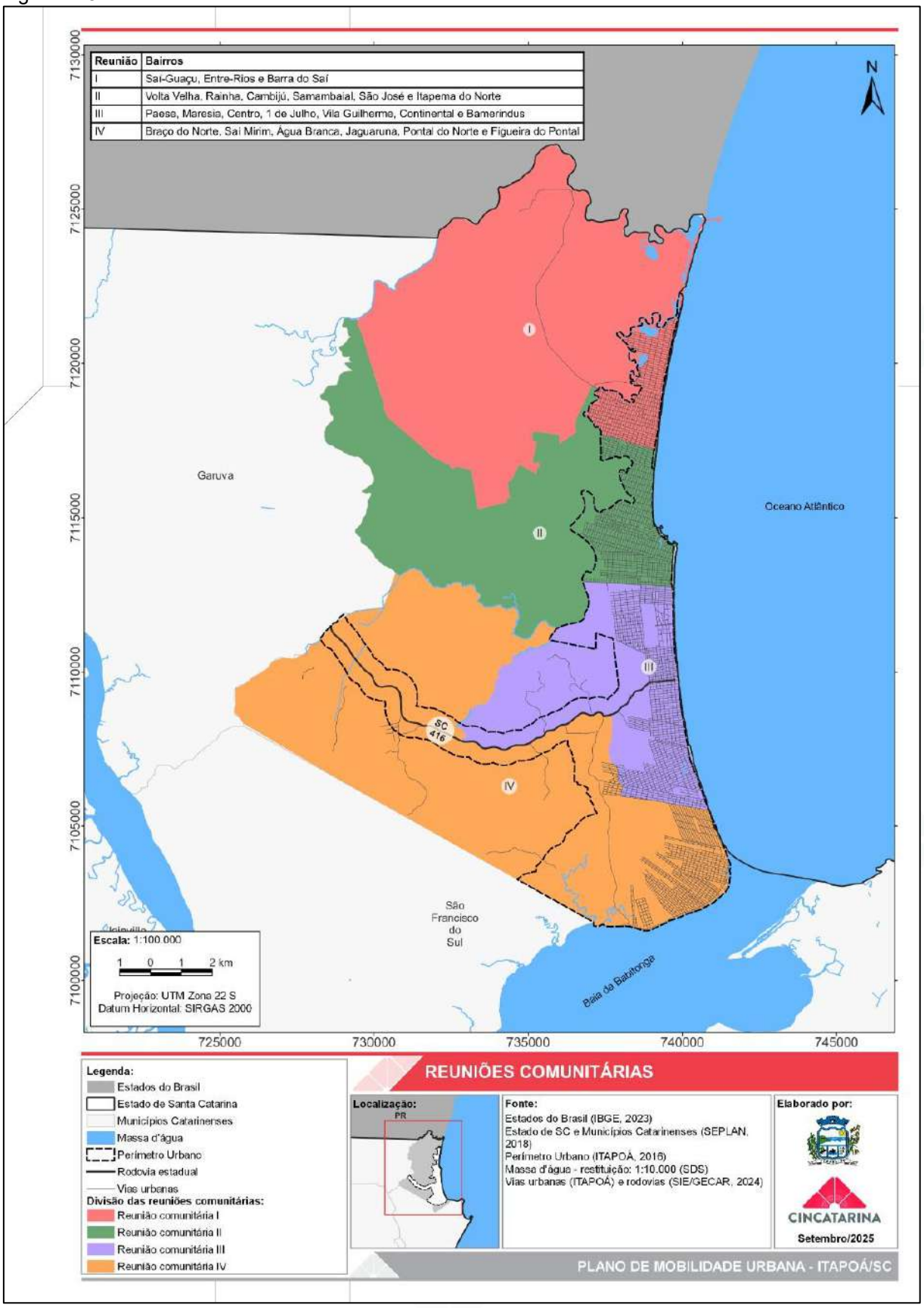
3. LEITURA COMUNITÁRIA

3.1. REUNIÃO COMUNITÁRIA

A reunião comunitária é o ato que possibilita a participação efetiva da população na discussão e elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, atuando como forma de consulta pública conforme prevê a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em Itapoá foram realizadas quatro reuniões comunitária, conforme expresso na Figura 148, visando o atendimento das mais diversas regiões da cidade.

As reuniões foram divulgadas com antecedência mínima de quinze dias, no Diário Oficial dos Municípios quanto nos canais oficiais de comunicação da Prefeitura de Itapoá, conforme estabelecido na metodologia.

Figura 148 – Divisão das reuniões comunitária



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

A metodologia adotada para a reunião consiste na apresentação de conceitos chaves relacionados à mobilidade urbana, conforme expresso na Figura 149, enfatizando exemplos positivos e negativos da aplicação de infraestruturas voltadas aos modais ativos e motorizados de deslocamento, bem como as possibilidades de adequações do sistema viário por meio das requalificações urbanas.

Figura 149 – Apresentação das reuniões comunitárias de Itapoá

Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Composição:

1. Metodologia;
2. Diagnóstico (Leitura Técnica + Leitura Comunitária);
3. Prognóstico;
4. Audiência Pública
5. Plano de Ações;
6. Minuta de Projeto de Lei;
7. Audiência Pública;
8. Revisão e Entrega Final.

Eixos:

1. Pedestre
2. Bicicleta
3. Transporte Coletivo
4. Transporte Individual
5. Cargas e Mercadorias
6. Circulação Viária

Diagnóstico - Leitura Comunitária

Participações → Questionários Físicos e Online → Reuniões Comunitárias → Presencial / Online

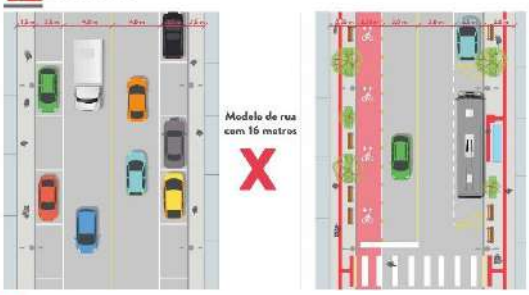
Questionário online

92 participações
em andamento desde 29/08/2025
Participe através do QR Code
ou link
https://forms.gle/gcqpQc6NFzTo2Mv6

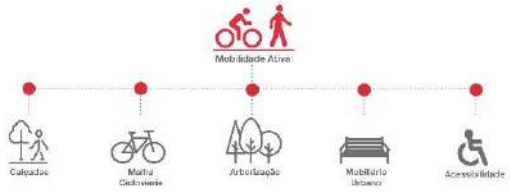
Reflexão

Você construiria/moraria em uma casa assim?

Reflexão



MOBILIDADE URBANA



Calçadas

Calçadas amplas, com espaço para vegetação e mobiliário urbano, permitem que mais pessoas estejam e permaneçam na rua.

Calçadas

Exemplos Negativos

Calçadas

Exemplos Positivos

Malha Cicloviária

Utiliza pouco espaço urbano, consome poucos recursos, é altamente eficiente, reduz o nível de ruído no sistema viário e aumenta a qualidade de vida da população.

Malha Cicloviária

Exemplos Negativos

Malha Cicloviária

Exemplos Positivos

Arborização

Contribui para a qualidade do ar e ameniza a temperatura.
É essencial para a drenagem da água e a manutenção da biodiversidade.
Além disso, fornecem sombreamento nas vias, para que os pedestres e ciclistas trafeguem confortavelmente.

Arborização

Exemplos Negativos

Arborização

Exemplos Positivos

Mobiliário Urbano

O mobiliário urbano estimula a interação entre as pessoas e o ambiente. São elementos que geram uma apropriação positiva do espaço e aumentam a vitalidade urbana.

Mobiliário Urbano

Exemplos Negativos

Mobiliário Urbano

Exemplos Positivos

Acessibilidade

Proporciona o direito de ir e vir de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.

Acessibilidade

Exemplos Negativos

Acessibilidade

Exemplos Positivos

MOBILIDADE URBANA

Transporte Coletivo

O transporte coletivo conecta e integra as partes mais distantes da cidade, sendo uma ótima solução para desafogar o trânsito nas principais vias, podendo ser escolar, de empresas ou público.

Transporte Coletivo

A infraestrutura viária para o transporte coletivo deve contemplar pontos de embarque e desembarque bem executados e baias para parada dos veículos, com segurança e acessibilidade.

Transporte Coletivo

Exemplos Negativos

Exemplos Positivos

Táxi e Transporte por Aplicativo

Outra alternativa de deslocamento motorizado é a utilização de táxis ou transporte por aplicativo, com esta opção a procura por estacionamentos reduz significativamente e as áreas centrais tornam-se mais voltadas as pessoas.

Táxi e Transporte por Aplicativo

Exemplos Negativos

Exemplos Positivos

Transporte de Cargas e Mercadorias

Planejar rotas e vagas de estacionamento adequadas e sinalizadas para o transporte de cargas e mercadorias, com locais e horários pré-definidos, auxilia na promoção da mobilidade e na organização do trânsito.

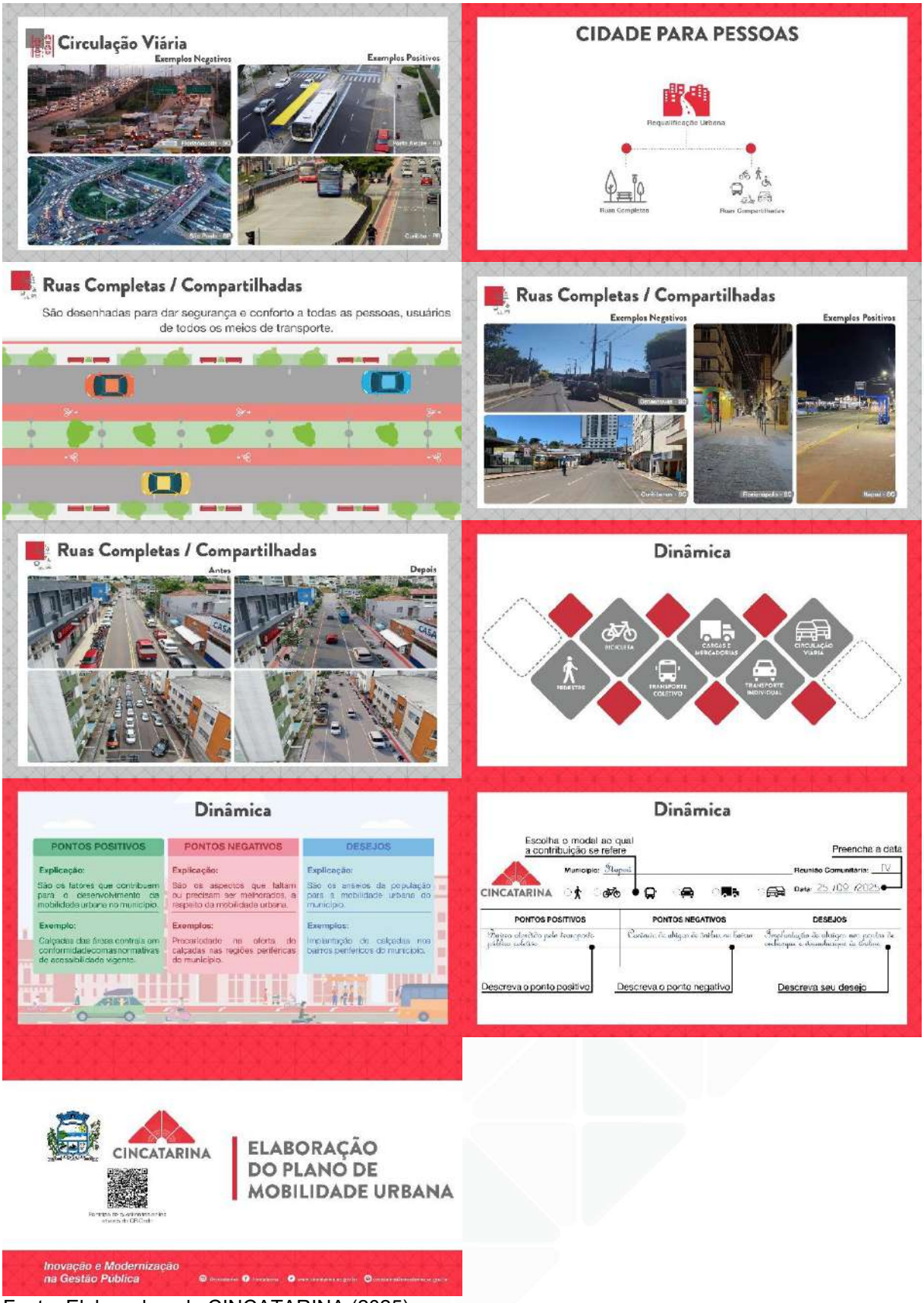
Transporte de Cargas e Mercadorias

Exemplos Negativos

Exemplos Positivos

Circulação Viária

É importante planejar vias urbanas seguras e bem sinalizadas, delimitando os espaços destinados aos diferentes modais de transporte.



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com o objetivo de atender à proposta da reunião comunitária de coletar informações junto à população, foi adotada uma dinâmica participativa que possibilita a identificação coletiva e criteriosa da infraestrutura existente no município. Nessa atividade, os moradores apontam os aspectos positivos e negativos, além de expressarem seus desejos em relação ao futuro da mobilidade urbana, conforme os seguintes critérios:

- **Aspectos positivos:** elementos que contribuem para o desenvolvimento da mobilidade urbana no município;
- **Aspectos negativos:** pontos que estão ausentes ou que necessitam de melhorias no contexto da mobilidade urbana;
- **Desejos:** expectativas e anseios da população quanto ao futuro da mobilidade urbana no município.

A identificação desses aspectos foi realizada de forma coletiva, considerando seis eixos estratégicos que orientam tanto a elaboração da leitura comunitária quanto todo o diagnóstico da mobilidade urbana.

Dessa forma, foram analisados os seguintes eixos:

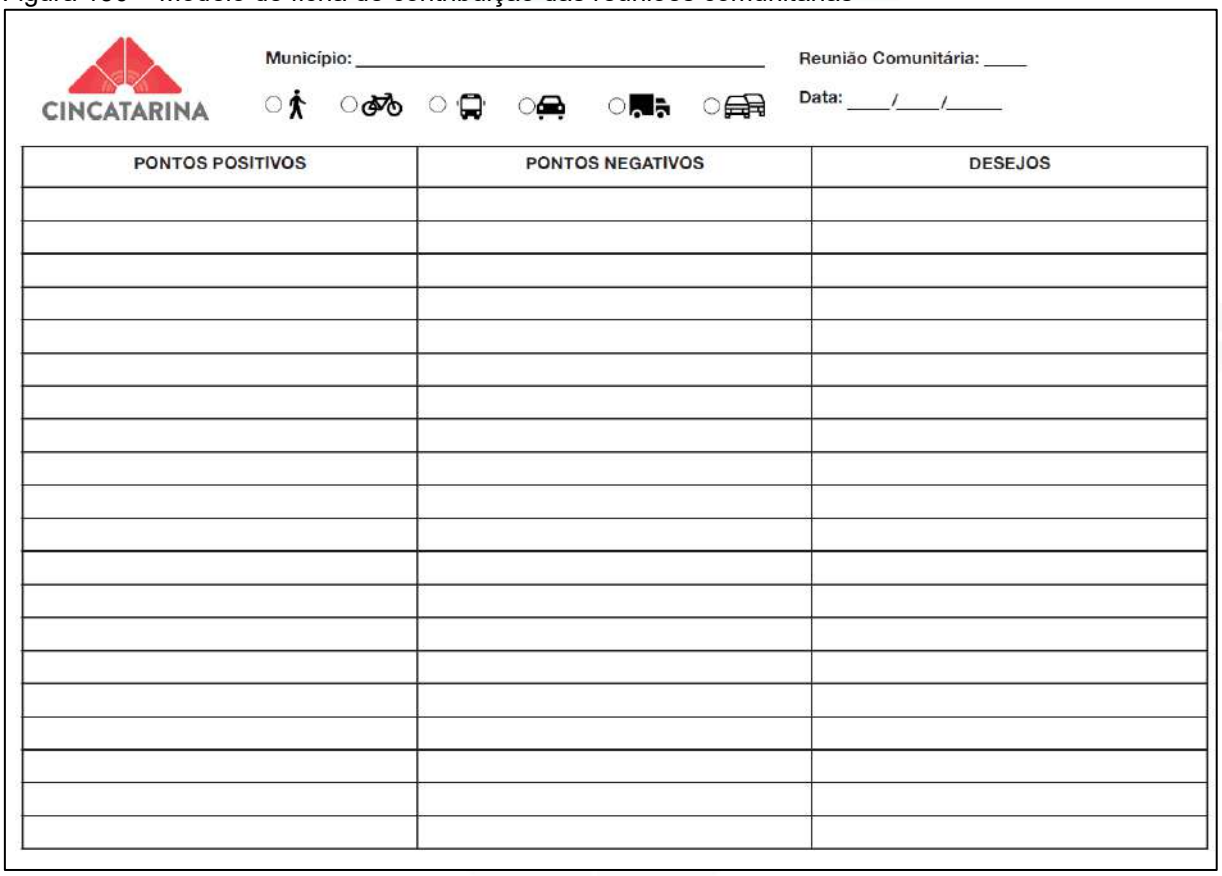
- **Pedestre:** calçadas, acessibilidade, mobiliário urbano, arborização, rotas acessíveis e travessias;
- **Bicicleta:** pavimentação, estacionamento para bicicletas (paraciclos e bicicletários), sinalização, rotas, integração com outros modais de transporte e arborização;
- **Transporte coletivo:** pontos de embarque e desembarque de passageiros, itinerários (rotas), horários, acessibilidade, segurança, integração com outros modais, sinalização e acesso às informações;
- **Cargas e mercadorias:** vagas de carga e descarga, sinalização e horário de funcionamento das vagas exclusivas;
- **Táxi e transporte por aplicativo:** pontos de táxi, sinalização e aplicativos existentes; e

- **Circulação viária:** vagas de estacionamento, trânsito, bolsões de estacionamento, sinalização, medidas moderadoras de tráfego, pavimentação e estacionamento rotativo.

Durante as reuniões, os grupos participantes eram orientados a discutir e definir, de forma conjunta, os aspectos positivos, negativos e os desejos relacionados a cada eixo norteador, conforme o modelo de ficha ilustrado na Figura 150. Cada ficha correspondia a um eixo específico e deveria ser preenchida a partir do consenso entre os moradores da cidade.

Para validar a participação popular, ao término da atividade, cada grupo selecionava um representante para apresentar os apontamentos realizados. As contribuições foram devidamente tabuladas e serão descritas nos tópicos seguintes deste documento

Figura 150 – Modelo de ficha de contribuição das reuniões comunitárias


CINCATARINA

Município: _____ Reunião Comunitária: ____

Data: ____/____/_____

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

3.1.1. Reunião Comunitária I

A primeira reunião comunitária do Plano de Mobilidade Urbana ocorreu no dia 22 de outubro de 2025, às 19 horas e foi realizada na Escola Municipal Euclides Emídio da Silva no Bairro Barra do Saí, a fim de atingir a população dos bairros Saí-Guaçu, Entre-Rios e Barra do Saí.

O evento foi divulgado com 15 dias de antecedência no Diário Oficial de Municípios, e demais mídias sociais, sendo registrado 16 participações, incluindo os membros do CINCATARINA, estando a documentação disposta no Apêndice I, respectivamente: o convite, as listas de presença, a ata lavrada para registro do evento e as fichas de contribuição.

Os registros fotográficos da apresentação seguem expostos da Figura 151 e Figura 152.

Figura 151 - Apresentação da Reunião Comunitária I

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 152 – Realização da dinâmica na Reunião Comunitária I

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

As contribuições destacadas pelos participantes e validadas verbalmente na primeira reunião comunitária foram tabuladas e seguem expostas na Tabela 15.

Tabela 15 - Contribuições apontadas pela população na Reunião Comunitária I

Reunião comunitária I - 22/09/2025		
Aspecto	**Contribuição**	**Quantidade**
Pedestre		
Positivo	Sinalização horizontal e vertical	2
Positivo	Travessias de pedestres (em vias pavimentadas e com calçadas)	2
Positivo	Travessias de pedestres elevadas nas ruas	1
Positivo	A região do Micro Centro é atendida parcialmente	1
Negativo	Falta projeto de padronização das calçadas	3
Negativo	Falta de acessibilidade	2
Negativo	Existência de calçadas irregulares, quebradas ou "afundadas"	1
Negativo	Existência de calçadas estreitas	1
Negativo	Iluminação deficiente ou inexistente	1
Negativo	Mobiliários particulares sobre o passeio público	1
Negativo	Não há mobiliários urbanos	1
Negativo	Falta de duchas públicas	1
Negativo	Falta de rota acessível até a praia	1
Negativo	Não há rota acessível	1
Negativo	Utilização publicitária	1
Negativo	Deficitário o ângulo da esquina quando acessa as ruas secundárias	1
Negativo	Uma principal	1
Desejo	Rota acessível	2
Desejo	Padronização das calçadas	1
Desejo	Calçadas largas	1
Desejo	Arborização	1
Desejo	Incluir faixas elevadas em locais com maior movimento de pedestres	1
Desejo	Criação de uma legislação específica	1
Desejo	Fiscalização	1
Desejo	Estender a infraestrutura de calçadas para o lado sul da praia	1
Desejo	Implementar ferramentas que melhorem circulação	1
Desejo	Exemplos de travessias de pedestres nas rotatórias	1

Bicicleta		
Positivo	Existência de ciclofaixa parcial	1
Positivo	Tem oferta generosa de malha cicloviária em novas vias	1
Positivo	Ciclovias em locais "centrais"	1
Positivo	Sinalização horizontal e vertical da malha cicloviária	1
Positivo	Pontos de paraciclos	1
Negativo	Falta de sinalização em ciclofaixas	2
Negativo	Falta de descanso para deixar as bikes	1
Negativo	Falta de ciclofaixas	1
Negativo	Falta plano sobre rotas de bicicletas	1
Negativo	Integração da infraestrutura existente com as normas vigentes	1
Negativo	No lado sul da praia e a R. José Alves não existe malha cicloviária	1
Negativo	Falta de limpeza na malha cicloviária (Areia e sujeira nas ciclofaixas)	1
Negativo	Uso compartilhado da malha cicloviária com os ciclomotores	1
Negativo	Pavimentação precária em vias com ciclofaixa	1
Desejo	Ampliação da malha cicloviária	1
Desejo	Sinalização adequada na malha cicloviária	1
Desejo	As novas vias devem comportar malha cicloviária	1
Desejo	Devem contemplar estudo	1
Desejo	Trajeto de ligação norte/sul	1
Desejo	Vias completas (espaços destinados a cada modal de transporte)	1
Transporte coletivo		
Positivo	Acessibilidade no ônibus	1
Positivo	Segurança	1
Positivo	O transporte coletivo une os extremos da cidade	1
Positivo	Pontos novos	1
Positivo	Linhas diferenciadas	1
Negativo	Horários limitados e tempo de percurso	3
Negativo	Falta de pontos de embarque e desembarque de passageiros	2
Negativo	Falta de acesso à informação (divulgação de itinerário)	2
Negativo	Itinerário único	1
Negativo	Falta de linhas interbairros ou circulares	1
Negativo	Sem local destinado ao estacionamento de ônibus turístico	1
Negativo	Ausência de terminal rodoviário urbano	1
Negativo	Falta de integração com outros modais	1
Negativo	Ausência de sinalização	1
Negativo	Ausência de acessibilidade nos pontos de embarque e desembarque de passageiros	1
Negativo	Falta de baias de parada de ônibus	1
Desejo	Ampliação dos itinerários	3
Desejo	Criação de terminal rodoviário urbano em local adequado	2
Desejo	Criação de estacionamento de ônibus turístico	1
Desejo	Melhoria dos demais pontos negativos	1
Desejo	Pontos de embarque e desembarque de passageiros padronizados	1
Táxi e transporte por aplicativo		
Positivo	Agora tem o modal de transporte na cidade	1
Positivo	Curso de motofrete	1
Negativo	Pouco locais apropriados específicos para a prestação deste serviço	1
Negativo	Valores altos por falta de alternativa de trajetos	1
Desejo	Ampliar o número de veículos de aplicativo e táxi	1
Desejo	Dar visibilidade para a oferta do modal de transporte	1
Desejo	Ampliar as rotas de tráfego	1
Desejo	Diálogo entre as autoridades municipais e os representantes do motofrete	1
Cargas e mercadorias		
Positivo	Controle na circulação de cargas portuárias por videomonitoramento	1
Positivo	Fiscalização	1
Positivo	Poucas vagas de carga e descarga existentes são sinalizadas	1

Negativo	Falta vagas específicas para carga e descarga de mercadorias	2
Negativo	Descumprimento de normas	1
Negativo	Ausência de descrição de horário de carga e descarga nas vagas	1
Negativo	Caminhões maiores circulando	1
Negativo	Falta de rota específica para caminhões maiores	1
Desejo	Implementar de fato	1
Desejo	Regramento e fiscalização	1
Desejo	Melhorias nos locais de parada destes veículos	1
Desejo	Definição de horários para circulação de veículos de carga	1
Desejo	Utilização de veículos menores para realização de cargas/descargas na região central	1
Circulação viária		
Positivo	Sinalização	2
Positivo	O eixo viário de conexão norte-sul é pavimentado (Barra ao Pontal)	2
Positivo	Vagas acessíveis parcialmente aplicadas	1
Negativo	Vagas de estacionamento insuficientes	3
Negativo	Excesso de medidas moderadoras de tráfego	2
Negativo	Pavimentação das vias	1
Negativo	Sistema viário não suporta a atual demanda de veículos	1
Negativo	Falta de binário	1
Negativo	Falta de sinaleiras	1
Negativo	Excesso de faixas contínuas que impossibilitam ultrapassagens	1
Negativo	Falta de fiscalização na circulação de motos	1
Negativo	Ruas estreitas	1
Desejo	Vagas de estacionamento de motos sinalizadas	1
Desejo	Espaço exclusivo para motos junto a pista de rolamento	1
Desejo	Ampliar a fiscalização de trânsito	1
Desejo	Educação no trânsito	1
Desejo	Ampliar o sistema viário	1
Desejo	Norte + sul + norte	1
Desejo	A construção de um binário	1
Desejo	Manutenção nas vias	1

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

3.1.2. Reunião Comunitária II

A segunda reunião comunitária do Plano de Mobilidade Urbana ocorreu no dia 23 de outubro de 2025, às 19 horas e foi realizada na Escola Municipal Ayrton Senna no Bairro Itapema do Norte, a fim de atingir a população dos bairros Volta Velha, Rinha, Cambijú, Samambaial, São José e Figueira do Pontal.

O evento foi divulgado com 15 dias de antecedência no Diário Oficial de Municípios, e demais mídias sociais, sendo registrado 22 participações, incluindo os membros do CINCATARINA, estando a documentação disposta no Apêndice II, respectivamente: o convite, as listas de presença, a ata lavrada para registro do evento e as fichas de contribuição.

Os registros fotográficos da apresentação seguem expostos da Figura 153 e Figura 154.

Figura 153 - Apresentação da Reunião Comunitária II

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 154 – Realização da dinâmica na Reunião Comunitária II

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

As contribuições destacadas pelos participantes e validadas verbalmente na primeira reunião comunitária foram tabuladas e seguem expostas na Tabela 16.

Tabela 16 - Contribuições apontadas pela população na Reunião Comunitária II

Reunião comunitária II - 23/09/2025		
Aspecto	**Contribuição**	**Quantidade**
Pedestre		
Positivo	Existência de travessias de pedestres	2
Positivo	Existência de rotas acessíveis	2
Positivo	Espaço de pedestre na Av. André Rodrigues	1
Positivo	Espaço de pedestre na Av. Beira Mar	1
Positivo	As calçadas existentes são boas	1
Positivo	Calçadas e espaços definidos	1
Positivo	A Av. do Príncipe é asfaltada há anos e possui trechos com calçamento próximo à Câmara Municipal. No entanto, somente na área nova foram executadas calçadas que beneficiam os pedestres	1
Positivo	Existência de arborização em alguns locais	1
Positivo	Existência de mobiliários urbanos de forma pontual	1
Positivo	Calçadão na beira-mar	1
Negativo	Falta de calçadas	4
Negativo	Ausência de arborização (em vias largas, praças e próximo a escolas)	4
Negativo	Não existem calçadas na região pertencente a reunião comunitária II	2
Negativo	Ausência de mobiliários urbanos	2
Negativo	Falta de sinalização	1
Negativo	Desrespeito dos veículos elétricos e das bicicletas com o pedestre	1
Negativo	Padronizar e uniformizar o outro lado via	1
Negativo	Ausência de padronização para calçadas públicas	1
Negativo	Calçadas com dimensionamento inadequado e obstruídas por postes	1
Negativo	Não existe acessibilidade na região englobada pela reunião comunitária II	1
Negativo	Calçadas precárias	1
Negativo	Não possuí calçadas entre o início na praia até a esquina com a R. Ana Maria Rodrigues de Freitas, o trecho poderia ser mais bem utilizado	1
Negativo	Quadra entre a R. das Margaridas e a R. Ana Maria é quase inacessível, devido ao seu gabarito estreito	1
Negativo	Existência de arborização apenas próximo a praia	1
Negativo	Falta ligação entre o antigo mercado de peixe a orla da próxima rua	1
Negativo	Condomínios que tornam suas frentes privativas	1
Negativo	Falta padronização de calçadas na Av. Brasil	1
Negativo	Locais com ausência de sinalização de denominação de via	1
Negativo	Ausência de acessibilidade em alguns locais da cidade	1
Negativo	Faixas de travessias de pedestres em desconformidade com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito e locadas inadequadamente	1
Negativo	Ruas largas que destinam pouco espaço para calçada	1
Negativo	Muitos terrenos baldios sem calçadas e manutenção da vegetação	1
Negativo	O calçadão da Beira Mar 1ª Pedra não tem espaço (bares tomam conta)	1
Negativo	Acessibilidade em desconformidade com as normas da ABNT (piso tátil fora do padrão e sem continuidade, principalmente em ruas paralelas as avenidas principais)	1
Desejo	Ampliar as calçadas	4
Desejo	Acessibilidade em todos os bairros	2
Desejo	Melhorar sinalização e delimitação das vias que se encontram irregulares e ajustar o calçadão	1
Desejo	Criação de lei específica de padronização de calçadas públicas	1
Desejo	Plano e execução de melhorias juntamente com padronização de calçadas	1
Desejo	Execução plantio ordenado	1
Desejo	Ampliação das vias para aproveitar melhor o espaço existente da via entre a Quintino Correia e o final próximo à praia	1
Desejo	Ampliação para haver fluidez na orla, permitindo que haja mais opções de saída da orla	1

Desejo	Criação de rotas acessíveis que permitam o acesso de pessoas em cadeira de rodas, com sinalização indicativa do começo e fim da rota	1
Desejo	Faixas de travessias de pedestres devidamente sinalizadas e locadas	1
Desejo	Arborização urbana	1
Desejo	Implantação de mobiliários urbanos (bancos) nas vias dos bairros	1
Desejo	Reduzir o tamanho das pistas de rolamento e ampliar a largura das calçadas amplas, implantando arborização	1
Desejo	Definir em lei específica a obrigatoriedade de execução da calçada pelo proprietário do imóvel, caso ela não seja executada, prever a possibilidade de a prefeitura realizar o serviço e cobrar posteriormente do proprietário	1
Desejo	Alargamento da orla, com ampliação do calçadão e lugares delimitados para o uso dos bares	1
Bicicleta		
Positivo	Nas vias centrais é bem dividida, como por exemplo a R. Ana Maria, R. Celso Ramos e Av. André Rodrigues	3
Positivo	Ciclovia na Av. Beira Mar	2
Positivo	Sinalização de acesso e tráfego de bicicletas	2
Positivo	A topografia da cidade é predominantemente plana	1
Positivo	Cidade litorânea	1
Positivo	Novas vias executadas com malha cicloviária	1
Positivo	Nas ruas pavimentadas	1
Negativo	Falta malha cicloviária	3
Negativo	Não existe malha cicloviária na região englobada pela reunião comunitária II	2
Negativo	Poucos paraciclos	2
Negativo	Ausência de bicicletários	1
Negativo	Malha cicloviária inadequada	1
Negativo	Falta de limpeza na malha cicloviária (areia)	1
Negativo	Falha na sinalização da malha cicloviária e nas quadras que tem é excessiva	1
Negativo	Ausência de integração com outros modais	1
Negativo	Falta sinalização	1
Negativo	Preocupação com as bicicletas elétricas	1
Negativo	Precisa de uma legislação específica	1
Negativo	Aumentar a malha cicloviária do caminho da onça para bicicletas e autopropelido, convertendo-a em bidirecional aproveitando o espaço existente antes das novas construções	1
Negativo	Calçadas em todas as ruas da cidade com arborização e espaços para caminhada como os já existentes na Av. André Rodrigo de Freitas	1
Negativo	Várias motos elétricas em velocidade alta trafegando nas calçadas de acesso a pedestre	1
Negativo	Ausência em alguns pontos de acesso e sinalização de bicicleta	1
Negativo	Uma delimitação mais ampla para estimular diferentes tipos de locomoção, como os meios autopropelidos, pois seria mais adequada em alguns trechos. No entanto, atualmente não há uma boa delimitação, exceto em áreas centrais que já possuem uma estrutura definida	1
Desejo	Criação de rotas para ciclistas	5
Desejo	Malha cicloviária adequada (sinalização)	3
Desejo	Arborização	2
Desejo	Implantar mais paraciclos	2
Desejo	Vias seguras	1
Desejo	Incentivo para utilização de bicicleta	1
Desejo	Ciclovias amplas em toda a cidade, ligando os bairros Pontal e Barra, permitindo passeios familiares no decorrer dos 32km de praia	1
Desejo	Sinalização/identificação para cada veículo de transporte/passeio conforme o local que deve circular	1
Desejo	Acesso às bicicletas para melhorar a mobilidade	1
Desejo	Melhorias na iluminação destinada ao modal	1

Transporte coletivo		
Positivo	Existência do transporte coletivo	1
Positivo	Ponto de embarque e desembarque de passageiros	1
Positivo	Existência de itinerário	1
Positivo	Alguns pontos de embarque e desembarque de passageiros é acessível e possuí abrigo	1
Negativo	Poucas linhas (horário/itinerário), não atendem a todos os bairros	5
Negativo	Falta de pontos de embarque e desembarque de passageiros adequados	2
Negativo	Os horários existentes não são acessíveis a toda população	2
Negativo	Falta baias de parada do transporte coletivo	2
Negativo	Falta de linha de ônibus nas ruas transversais	1
Negativo	Falta de linha intermunicipal de conexão entre Itapoá/Guaratuba e Itapoá/Garuva	1
Negativo	Poucos ônibus para atendimento da demanda existente	1
Negativo	Não uso do vale transporte	1
Negativo	Poucos - segurança	1
Negativo	Falta de vias adequadas que comportem a circulação de veículos maiores	1
Negativo	Custo elevado da passagem	1
Negativo	Falta terminal urbano	1
Negativo	Falta de abrigo na maioria dos pontos de embarque e desembarque de passageiros	1
Desejo	Abrigo nos pontos de embarque e desembarque de passageiros	2
Desejo	Aumento de rotas e frota veicular	2
Desejo	Terminal urbano no Centro da cidade	1
Desejo	Construir terminal rodoviário urbano na região do bairro Centro (Praça do Basquete), onde um ônibus parte da Barra do Saí e o outro do Figueira do Pontal (no mesmo horário). Ambos os veículos se encontram e os passageiros descem no terminal, trocando de ônibus. O veículo da Barra do Saí retorna com os passageiros vindos do Figueira, e os vindos do Figueira retornam com os passageiros da Barra do Saí (sem pagar nova passagem)	1
Desejo	Aumentar a frota de ônibus, com partida de a cada 30 minutos dos pontos iniciais, essa alteração fará com que reduza o tempo de espera e rodagem dos passageiros	1
Desejo	Pontos de embarque e desembarque de passageiros sinalizados e acessível	1
Desejo	Via exclusiva para circulação do ônibus	1
Desejo	Redução do valor da passagem	1
Desejo	Horários mais acessíveis	1
Desejo	Que o transporte coletivo seja mais eficiente	1
Desejo	Ônibus gratuito igual o implantado em Balneário Camboriú	1
Desejo	Rodoviária	1
Desejo	Linha intermunicipal que conecte Itapoá à Guaratuba	1
Desejo	Alternativa de subsídio para empresas terceirizadas de transporte coletivo	1
Táxi e transporte por aplicativo		
Positivo	Existência de pontos de táxi Centro da cidade	1
Negativo	Ausência de pontos de táxi em outras regiões da cidade	1
Desejo	Conscientizar o uso do modal, aumentando consequentemente a demanda	1
Cargas e mercadorias		
Positivo	Demarcação de vagas destinadas a carga e descarga	2
Positivo	Lei municipal que restringe a circulação de caminhões pesados na área central	2
Positivo	Sinal	1
Negativo	Caminhões transitando no Centro	2

Negativo	O fluxo de veículos pesados na Av. Celso Ramos e Av. André Rodrigues de Freitas trava o trânsito, como por exemplo a coleta de lixo e circulação de máquinas pesadas	2
Negativo	Falta de pavimentação no acesso secundário	1
Negativo	Falta via de fluxo paralelo a Av. Celso Ramos	1
Negativo	Ruas com gabarito insuficiente	1
Negativo	Passagem de travessias de pedestres elevada em desconformidade com as resoluções do CONTRAN	1
Negativo	Poucas vagas de carga e descarga demarcadas	1
Negativo	As leis não estão sendo cumpridas por diversas razões	1
Negativo	Ausência de vias alternativas (pavimentadas ou sem pavimentação)	1
Negativo	Falta vagas de carga e descarga em supermercados	1
Negativo	Pouca sinalização	1
Negativo	Falta de estacionamento adequado para caminhões com carga retroportuária	1
Negativo	Existem muitas empresas que possuem caminhões grandes e que estão localizadas no Centro de Itapoá, em vias sem estrutura adequada	1
Desejo	Via exclusiva para caminhões	2
Desejo	Fazer uma via de acesso exclusivo em um local que haja pouco fluxo	1
Desejo	Proibir o estacionamento de caminhões em ruas estreitas, pois resta pouco espaço de passagem para os demais veículos	1
Desejo	Fazer uma via de fluxo paralelo a Av. Celso Ramos pela R. Maria Lopes de Souza com fluxo de mão única para cada via	1
Desejo	Pavimentar a estrada da fazenda com desvio de tráfego pela R. 1000 e acesso aos fundos do São José sem passar pela região central	1
Desejo	Criar uma via alternativa de circulação para veículos pesados	1
Desejo	Aumentar as vias asfaltadas e a demarcação de vagas de carga e descarga	1
Desejo	Funcionamento 24 horas	1
Desejo	Mudar horário de coleta de lixo (fora de horários de pico)	1
Desejo	Criação de área de espera para caminhões e início de uma orientação e fiscalização	1
Desejo	Fazer binários norte sul e abrir novas rotas neste sentido	1
Desejo	Ruas livres	1
Desejo	Restrição de tráfego de caminhões nas áreas centrais e residenciais	1
Circulação viária		
Positivo	Pavimentação da Av. Brasil	1
Positivo	R. Ana Maria Rodrigues com amplo espaço, contendo pistas bidirecionais e estacionamento demarcado	1
Positivo	R. 590 e R. José Vergínio Zanin	1
Positivo	Várias pavimentações	1
Positivo	Memorial dos pioneiros com o traçado do Cemitério do Centro da cidade	1
Negativo	Falta de sinalização indicativa de denominação das vias	2
Negativo	Espaço inadequado para veículos na entrada da Av. Celso Ramos, sem visibilidade para o motorista	2
Negativo	Falta de sinalização nas vias pavimentadas	2
Negativo	Falta de sinalização vagas de estacionamento	1
Negativo	Falta de vias alternativas nos horários de pico	1
Negativo	Aumento de veículos nos horários de pico	1
Negativo	Não tem calçadas e pavimentação por falta de tratamento das águas pluviais	1
Negativo	Travessia de pedestres elevada fora do padrão	1
Negativo	Esquinas com calçadas estreitando a via	1
Negativo	Melhorar a sinalização da rotatória da R. Zilda Arns Neumann com a R. Mariana Michels Borges	1
Negativo	Rotatória da Av. Celso Ramos	1
Negativo	Falta de uma Av. Beira Mar ligando Itapema do Norte ao bairro Rainha	1
Desejo	Implantar sinalização vertical com a denominação das vias	2

Desejo	Criação de rotas alternativas para diminuição do fluxo	1
Desejo	Implantação dessas políticas	1
Desejo	Tratamento da água pluvial na Av. Celso Ramos, evitando alamento na R. José Virgínio Zanin e adjacentes	1
Desejo	Melhorar a sinalização viária, principalmente em relação as medidas moderadoras de tráfego	1
Desejo	Duplicação de pista no caminho da onça	1
Desejo	Pavimentação da continuação da R. Francisco Quintino sendo praia	1
Desejo	Pavimentação das ruas que cruzam a Av. Celso Ramos	1
Desejo	Continuação da R. Francisco Quintino ligando com a R. Leopoldo Sprenger desapropriando o imóvel abandonado ao lado do hotel Bell	1
Desejo	Ligação da Av. Beira Mar III com a Av. Leonides Pommer no bairro Rainha através da engorda da praia, resolvendo o fluxo nesse sentido	1
Desejo	Fazer a travessia de pedestres elevada como rampa amenizada e não utilizar como lombada	1

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

3.1.3. Reunião Comunitária III

A terceira reunião comunitária do Plano de Mobilidade Urbana ocorreu no dia 24 de outubro de 2025, às 19 horas e foi realizada na Escola Municipal Frei Valentin no Bairro Centro, a fim de atingir a população dos bairros Paese, Maresia, Centro, 1º de Julho, Vila Guilherme, Continental e Bamerindus.

O evento foi divulgado com 15 dias de antecedência no Diário Oficial de Municípios, e demais mídias sociais, sendo registrado 53 participações, incluindo os membros do CINCATARINA, estando a documentação disposta no Apêndice III, respectivamente: o convite, as listas de presença, a ata lavrada para registro do evento e as fichas de contribuição.

Os registros fotográficos da apresentação seguem expostos da Figura 155 e Figura 156.

Figura 155 - Apresentação da Reunião Comunitária III

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 156 – Realização da dinâmica na Reunião Comunitária III

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

As contribuições destacadas pelos participantes e validadas verbalmente na primeira reunião comunitária foram tabuladas e seguem expostas na Tabela 17.

Tabela 17 - Contribuições apontadas pela população na Reunião Comunitária III

Reunião comunitária II - 24/09/2025		
Aspecto	**Contribuição**	**Quantidade**
Pedestre		
Positivo	Parque linear	2

Positivo	Espaço pet - parcão	2
Positivo	Quadra de basquete "street" José Horácio	1
Positivo	R. Tijucas	1
Positivo	As faixas de travessia de pedestres elevada	1
Positivo	As medidas redutoras de velocidade (lombadas) em vários pontos	1
Positivo	A Av. Beira Mar ficou adequada para os pedestres	1
Positivo	Travessias de pedestres	1
Positivo	Calçadas para pedestres	1
Positivo	Iluminação de calçadas	1
Positivo	Falta pontos de interligação	1
Positivo	Mobiliário urbano - quadra de areia, estação de exercício, mesas de ping-pong	1
Negativo	Falta de calçadas públicas	5
Negativo	Falta de sinalização viária	3
Negativo	Falta de rotas acessíveis	3
Negativo	Falta iluminação pública	3
Negativo	Falta padronização nas calçadas	2
Negativo	Falta de calçadas na maior parte da região (Paese, Centro, Continental, Bamerindus)	2
Negativo	Calçadas inacabadas	1
Negativo	Falta de projeto e planejamento (gestão), em cenários onde é necessário escoamento das águas pluviais com manilhamento	1
Negativo	Devido a falta de calçada, é evidente que se faltam todos os itens da infraestrutura urbana	1
Negativo	Falta mobiliários urbanos (bancos e ponto de hidratação)	1
Negativo	Falta de travessias de pedestres elevada	1
Negativo	Falta lei específica que trate das calçadas públicas, atribuindo a responsabilidade pela sua execução e manutenção	1
Desejo	Implantar calçadas públicas	4
Desejo	Que os carros não estacionem sobre a faixa de travessia de pedestres	1
Desejo	Que os pedestres tenham mais acesso as entradas dos Balneários	1
Desejo	Finalizar urgente a implantação de calçadas	1
Desejo	Concluir sinalização destinada aos pedestres	1
Desejo	Acessibilidade	1
Desejo	Iluminação eficiente + clara	1
Desejo	Padronização das calçadas	1
Desejo	Implantação de mobiliário urbano	1
Desejo	Inclusão de mais equipamentos de lazer	1
Desejo	Conexão da orla de Itapema até o Paese	1
Desejo	Arborização	1
Desejo	Complementação de toda Beira Mar	1
Desejo	Implantação de travessias de pedestres	1
Desejo	Criação de lei específica que trate das calçadas públicas, atribuindo a responsabilidade pela sua execução e manutenção	1
Desejo	Buscar financiamento internacional para infraestrutura (Europa)	1
Bicicleta		
Positivo	Existência de malha cicloviária em alguns locais	2
Positivo	Parque linear com malha cicloviária	1
Positivo	Parte positiva da Av. Brasil, bombeiros Tikay	1
Positivo	Malha cicloviária executada parcialmente na R. Zilda Arns	1
Negativo	Falta de malha cicloviária em outros bairros, só tem em Itapema	3
Negativo	Existência de malha cicloviária no mesmo nível da calçada	2
Negativo	Falta de sinalização	2
Negativo	Falta paraciclos (executados preferencialmente em inox)	2
Negativo	Av. Brasil, Bombeiros-Bamer	1
Negativo	Falta aproveitamento das vias	1
Negativo	Veículos elétricos e autopropelido sem legislação	1

Negativo	Falta de conexões entre os trechos de malha cicloviária	1
Negativo	Falta limpeza da malha cicloviária (areia)	1
Negativo	Não há rotas de bicicletas	1
Negativo	Falta manutenção na malha cicloviária da R. Zilda Arns	1
Negativo	Falta de iluminação pública	1
Negativo	Interrompidos	1
Negativo	Falta ligação com o bairro Centro por meio de malha cicloviária	1
Negativo	Não temos malha cicloviária adequada na Av. Brasil	1
Negativo	Hoje a malha cicloviária da Av. Zilda Arns é perigosa com valetas abertas	1
Desejo	Que haja interligações entre as malhas cicloviárias	2
Desejo	Criação de malha cicloviária	2
Desejo	Um município com vias urbanizadas, malha cicloviária separada da calçada e vias estruturantes para que nosso trânsito flua dando preferência aos veículos	1
Desejo	Manutenção da malha cicloviária	1
Desejo	Sinalização da malha cicloviária	1
Desejo	Criação de lei específica que trate do veículo elétrico e do autopropelido	1
Desejo	Malha cicloviária mais largas	1
Desejo	Malha cicloviária atendendo a zona rural	1
Desejo	Construção de malha cicloviária adequada para atendimento das bicicletas e autopropelidos	1
Desejo	Que se complete	1
Desejo	Separar a malha cicloviária da calçada, exemplo Balneário Camboriú 4ª Avenida	1
Desejo	Criação de faixa para circulação de ciclomotores	1
Desejo	Criação de malha cicloviária na Av. Brasil e ruas adjacentes	1
Desejo	Criação de malha cicloviária na beira mar	1
Desejo	Formação de trânsito para ciclistas	1
Desejo	Implantação de malha cicloivária completa da Barra do Pontal	1
Transporte coletivo		
Positivo	Baias para parada de ônibus	1
Positivo	Transporte urbano no Caminho da Onça, R. João Horácio Vieira e R. Zilda Arns	1
Positivo	Frota veicular recente	1
Positivo	Linhas do transporte coletivo	1
Positivo	Pontos de embarque e desembarque de passageiros	1
Positivo	Na Av. Celso Ramos tem o transporte acessível	1
Negativo	Falta de linhas (horários/itinerários)	6
Negativo	Falta uma rodoviária/terminal urbano	3
Negativo	Pontos de parada de passageiros descobertos ou precários	3
Negativo	Falta baias de parada	2
Negativo	Custo	1
Negativo	Falta atendimento aos bairros afastados, como Verde Mares, 1º de Julho, e Barra do Saí	1
Negativo	Esquinas afuniladas	1
Negativo	Instalações precárias da infraestrutura voltada ao transporte coletivo	1
Negativo	Pontos de embarque e desembarque de passageiros sem acessibilidade e cobertura	1
Negativo	Falta de pontos de embarque e desembarque de passageiros	1
Negativo	Poucas linhas do transporte coletivo, acesso somente nas ruas principais	1
Negativo	Só tem transporte coletivo da Barra ao Pontal	1
Negativo	Falta de ônibus	1
Negativo	Falta de acessibilidade nos ônibus	1

Negativo	Falta uma via de acesso para ligar e desafogar o bairro Samambaial através da avenida da UBS aproveitando a via desenvolvida e dando uma nova saída para carros e ônibus	1
Desejo	Ampliar as linhas (horários/itinerários) de modo a atender todos os bairros, inclusive na madrugada e nos finais de semana	6
Desejo	Construir terminal urbano de integração/rodoviária	4
Desejo	Projetar pontos de embarque e desembarque modernos	2
Desejo	Criar acesso ao transporte para os bairros mais afastados	1
Desejo	Diversificar equipamentos: ônibus + ônibus articulado, trólebus, bonde	1
Desejo	Queremos um sistema de transporte coletivo descente	1
Desejo	Ampliar os pontos de parada para embarque e desembarque de passageiros, com uma estrutura melhor	1
Desejo	Estudo completo de um sistema de transporte coletivo eficiente	1
Desejo	Desenvolver duas mãos de acesso para mão única nas paralelas da Av. Celso Ramos, usando a R. Leonides Prommer de um lado e outra rua do outro lado da Av. Celso Ramos	1
Táxi e transporte por aplicativo		
Positivo	Temos táxi	1
Negativo	Falta transporte por aplicativo	2
Negativo	Falta regulamentação específica que trate do transporte por aplicativo, bem como a sua devida fiscalização	1
Negativo	Falta pontos sinalizados	1
Negativo	Falta regulamentação para circulação de vans	1
Negativo	Falta regulamentação do serviço de motofrete	1
Negativo	Pouca oferta do modal	1
Negativo	Falta de táxis	1
Desejo	Regulamentar o transporte por aplicativo e os táxis (cadastrar os motoristas, classificar etc.)	1
Desejo	Incentivo aos motoristas de aplicativo	1
Desejo	Criar lei específica para o transporte por aplicativo	1
Desejo	Que haja mais oferta destes transportes	1
Cargas e mercadorias		
Positivo	Melhoras na Bem-te-vi	1
Positivo	Caminhões para descarga/carga	1
Positivo	Caminhões com contêineres	1
Positivo	Na SC-416	1
Positivo	Nas vias	1
Negativo	Veículos de carga circulam e estacionam na via pública	2
Negativo	Trânsito intermunicipal dentro da cidade	1
Negativo	Falta fiscalização dos caminhões portuários	1
Negativo	Esquinas afuniladas	1
Negativo	Falta de pátio para estacionamento de veículos com carga portuária	1
Negativo	Excesso de velocidade e pontos de retorno	1
Negativo	Excesso de caminhões circulando	1
Negativo	Veículos portuários transitando em lugar indevido	1
Negativo	Veículos pesados utilizam as vias principais	1
Negativo	Devido à altura das cargas, ocorrem avarias na rede elétrica	1
Negativo	Lugar que existe vaga de carga e descarga não é fiscalizado, condutores estacionam e não há fiscalização	1
Negativo	Falta de estacionamento adequado, trânsito mal distribuído sem horários definidos para circulação, paradas irregulares em ruas estreitas, sem mobilidade	1
Desejo	Pátio para veículos com cargas portuárias	2
Desejo	Previsão de local de estacionamento de veículos de carga, com acesso ao transporte coletivo	1
Desejo	Cadastramento de moradores que utilizam veículos de carga (trânsito intermunicipal)	1

Desejo	DOTS - Desenvolvimento Orientado para o Transporte Sustentável	1
Desejo	Fiscalização eletrônica	1
Desejo	Medidas redutoras de velocidade eletrônicas	1
Desejo	Estacionamento adequado que não seja no eixo central	1
Desejo	Duplicação de vias e acessos melhores	1
Desejo	Linha portuária em meio a cidade para caminhões de carga	1
Desejo	Com a estrutura existente, que os veículos pesados utilizem as ruas paralelas	1
Circulação viária		
Positivo	Vias pavimentadas	3
Positivo	90% das ruas têm 14 metros de largura paralela ao mar e 16 metros perpendicular ao mar (especificadamente do Balneário Estrela até Balneário Itamar)	1
Positivo	Manutenção de vias, onde ela é executada	1
Positivo	Medidas redutoras de velocidade	1
Positivo	Motociclistas	1
Positivo	Vagas de estacionamento	1
Positivo	Saídas alternativas da cidade	1
Negativo	Poucas vias pavimentadas	5
Negativo	Excesso de medidas moderadoras de tráfego	4
Negativo	O sistema viário da cidade não possui pontos de ultrapassagem (toda em faixa contínua)	2
Negativo	Falta sinalização viária	2
Negativo	Falta de vias estruturais para melhorar o fluxo e circulação dos veículos	2
Negativo	Via em T	1
Negativo	Vias estreitas	1
Negativo	Esquinas afuniladas	1
Negativo	Poucas vias abertas	1
Negativo	Falta área para motociclistas	1
Negativo	Estacionamentos existentes apenas no Centro	1
Negativo	Saídas ruins e mal localizadas	1
Negativo	Faltam rotas alternativas de circulação	1
Negativo	Falta de fiscalização nos locais de estacionamento de serviço	1
Negativo	Falta de acostamento/estacionamento na Av. Brasil e na R. Zilda Arns	1
Negativo	Falta de estacionamento rotativo	1
Negativo	Falta medidas redutoras de velocidade eletrônicas eletrônica	1
Negativo	Falta de bolsões de estacionamento	1
Negativo	Falta de saneamento básico (esgoto)	1
Negativo	Veículos estacionados em frente ao comércio	1
Desejo	Mais binários	3
Desejo	Pavimentar mais vias	2
Desejo	Ampliar as opções de saída da cidade	2
Desejo	Sinalização eletrônica	2
Desejo	Realizar o estudo do número de usuários de transporte privado, pedestres e coletivos, por bairro, para que se entenda a necessidade por etapas	1
Desejo	Bolsões de estacionamento/parada	1
Desejo	Vias de serviço com 16m no sentido Norte-Sul	1
Desejo	Criar uma via perimetral da Barra até o Pontal	1
Desejo	Faixas exclusivas para circulação de motos	1
Desejo	Apressar e melhorar sinalização nos bairros, parque e vias	1
Desejo	Preocupação com os estacionamentos dos comércios, pois o bairro tem baixo fluxo de pedestres	1
Desejo	Projeto do sistema viário de acordo com a lei, para a devida distribuição dos tipos de vias	1
Desejo	Estudo das vias	1

Desejo	Que tenham mais interesse por parte dos gestores municipais no que se relaciona a pavimentação dos bairros: Verdes Mares, Santa Clara, Itapoá/Centro, Continental/Princesa do Mar, Mariluz, Imperador, Urapuru Rosa dos Ventos, Brandalize	1
Desejo	Formação e educação no trânsito para os condutores	1
Desejo	Soluções adequadas de acostamento	1
Desejo	Que sejam construídas vias adequadas	1
Desejo	Vias mais largas	1
Desejo	Desapropriação para ajustar dimensionamento de vias	1

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

3.1.4. Reunião Comunitária IV

A quarta reunião comunitária do Plano de Mobilidade Urbana ocorreu no dia 25 de outubro de 2025, às 19 horas e foi realizada na Associação Comunitária do Pontal do Norte e Figueira do Pontal (ACOPOF) no Bairro Pontal do Norte, a fim de atingir a população dos bairros Braço do Norte, Saí-Mirim, Água Branca, Jaguaruna, Pontal do Norte e Figueira do Pontal.

O evento foi divulgado com 15 dias de antecedência no Diário Oficial de Municípios, e demais mídias sociais, sendo registrado 29 participações, incluindo os membros do CINCATARINA, estando a documentação disposta no Apêndice IV, respectivamente: o convite, as listas de presença, a ata lavrada para registro do evento e as fichas de contribuição.

Os registros fotográficos da apresentação seguem expostos da Figura 157 e Figura 158.

Figura 157 - Apresentação da Reunião Comunitária IV

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 158 – Realização da dinâmica na Reunião Comunitária IV

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

As contribuições destacadas pelos participantes e validadas verbalmente na primeira reunião comunitária foram tabuladas e seguem expostas na Tabela 18.

Tabela 18 - Contribuições apontadas pela população na Reunião Comunitária IV

Reunião comunitária IV - 25/09/2025		
Aspecto	**Contribuição**	**Quantidade**
Pedestre		
Positivo	Arborização	1
Positivo	Novas pavimentações executadas com calçadas, atendendo as regulamentações	1
Positivo	Espaços para calçadão a Beira Mar	1
Negativo	Falta calçadas públicas adequadas	6
Negativo	Falta faixas de travessias de pedestres	2
Negativo	Falta de acessibilidade	1
Negativo	Falta de iluminação pública	1
Negativo	Falta acesso ao mar para pedestres e pescadores	1
Negativo	Faixas de travessias de pedestres mal distribuídas no bairro	1
Negativo	Faixas de travessias de pedestres nas curvas	1
Negativo	Estudantes caminhando na pista de rolamento por falta de calçadas	1
Negativo	Erosão costeira	1
Desejo	A anos que a prefeitura está recebendo verba do porto e nada é destinado para o bairro	1
Desejo	Calçadas	1
Desejo	Acessibilidade	1
Desejo	Implantação de mobiliários urbanos (lixeiras)	1
Desejo	Melhor conservação do existente	1
Desejo	Melhor qualidade nos projetos de calçadas e ampliar a fiscalização	1
Desejo	Calçadas mais largas	1
Desejo	Faixas de travessias de pedestres	1
Desejo	Calçadão em toda a extensão do município	1
Desejo	Padronização das calçadas	1

Bicicleta		
Positivo	Município está preocupado com a implantação de malha cicloviária	1
Positivo	Topografia favorável à implantação de malha cicloviária	1
Negativo	Falta malha cicloviária	3
Negativo	Falta regulamentação municipal que trate do autopropelido, visando aplicação de medidas de educação para os usuários	2
Negativo	Não temos estacionamento para bicicletas	2
Negativo	Não temos pavimentação adequada	1
Negativo	Não temos integração intermodais	1
Negativo	Má conservação da malha cicloviária e sinalização ineficiente	1
Negativo	Falta malha cicloviária em todo o lado sul da praia e na área retroportuária	1
Negativo	Bicicleta motorizada andando junto aos ciclistas	1
Negativo	Falta de manutenção (limpeza)	1
Negativo	Largura das ciclovias	1
Desejo	Campanhas educativas voltadas para o modal cicloviário	2
Desejo	Malha cicloviária integrada	2
Desejo	Ampliar a malha cicloviária	1
Desejo	Respeito dos motoristas com os ciclistas	1
Desejo	Conservação do que existe	1
Desejo	Fiscalizar a circulação dos autopropelidos	1
Desejo	Proibir bicicleta elétrica de andar na faixa para ciclistas	1
Desejo	Estacionamento para bicicleta em estabelecimento comercial e pontos turísticos	1
Desejo	Incentivo ao uso da malha cicloviária	1
Transporte coletivo		
Positivo	O transporte coletivo atende os extremos município	1
Negativo	Horários precários e/ou inadequados	5
Negativo	Pontos de embarque e desembarque inadequados (com lama na frente)	4
Negativo	Falta pontos de embarque e desembarque de passageiros com abrigo	2
Negativo	Curso para os motoristas usarem a escada de acessibilidade	1
Negativo	Não temos a informação e horário do transporte escolar	1
Negativo	Frota defasada	1
Negativo	Conservação dos veículos	1
Negativo	Funcionários descuidados	1
Negativo	Sem recuo livre a via de lombadas	1
Negativo	Falta aplicativos rastreamento	1
Negativo	Falta de baias de parada	1
Negativo	Paradas de embarque e desembarque de passageiros só de um lado da via	1
Negativo	Ausência de rodoviária	1
Negativo	Linhas inadequadas (itinerário)	1
Negativo	Condições inadequadas de funcionamento do transporte coletivo	1
Desejo	Ônibus de qualidade	2
Desejo	Terminal de integração urbana	2
Desejo	Replanejamento e remanejamento dos pontos de embarque e desembarque de passageiros	1
Desejo	Pontos de embarque e desembarque de passageiros nos dois lados da via, com baias seguras e acessíveis	1
Desejo	Horários que atendam a população e não só os terminais	1
Desejo	Itinerários que atendam o interior dos bairros	1
Desejo	Mais ônibus escolares	1
Desejo	Alinhar os horários do transporte municipal com o interestadual	1
Desejo	Ampliar os horários de atendimento do transporte coletivo nos finais de semana	1

Desejo	Adequação dos pontos de embarque e desembarque de passageiros (espaços cobertos e fechados)	1
Táxi e transporte por aplicativo		
Positivo	Temos o modal de transporte	1
Positivo	Existe demanda	1
Negativo	Não tem essas opções de deslocamento nos bairros	1
Negativo	Falta de regulamentação municipal que trate da temática	1
Negativo	Não tem táxi	1
Negativo	Pouca oferta do modal	1
Desejo	Mais opções de transporte por aplicativo no município	1
Desejo	Pontos espalhados pelo município	1
Desejo	Que esse modal de transporte seja carbono 0%	1
Desejo	Mobilidade elétrica	1
Cargas e mercadorias		
Positivo	Delimitação de vias de circulação de cargas portuárias	1
Negativo	Circulação de caminhões de grande porte na cidade	2
Negativo	Falta vagas de carga e descarga	2
Negativo	Caminhões estacionados nas ruas	1
Negativo	Caminhões sucateado estacionados nos acostamentos	1
Negativo	Caminhões parados na pista de rolamento deste Jaguaruna até a entrada do porto	1
Negativo	Falta de fiscalização	1
Negativo	Falta organização de um zoneamento específico para parada do modal	1
Desejo	Execução de bolsões de estacionamento para caminhões portuários (Água Baixa)	3
Desejo	Horário para tráfego de veículos de carga (horário comercial)	1
Desejo	Fiscalização	1
Desejo	Retirada imediata do tráfego de caminhões de carga portuária das vias dos Balneários	1
Desejo	Controlar a capacidade e tamanho das cargas que circulam no espaço urbano	1
Circulação viária		
Positivo	Ligação norte sul pavimentada	1
Positivo	Temos pouca pavimentação urbana, então ainda dá tempo de fazer	1
Positivo	Poucos carros	1
Negativo	Vias precárias	3
Negativo	Excesso de medidas moderadoras de tráfego	2
Negativo	Falta acostamento	2
Negativo	Ruas alagadas quando chove	1
Negativo	Não tem vaga de estacionamento	1
Negativo	Não tem vagas de estacionamento para pessoas com deficiência	1
Negativo	Pouca sinalização viária	1
Negativo	Falta de pavimentação em mais vias de integração norte sul	1
Negativo	Motoristas não respeitam velocidade	1
Negativo	Motos com escapamento aberto	1
Negativo	Falta de vigilância com câmeras de monitoramento	1
Negativo	Falta de pontos de ultrapassagem	1
Negativo	Falta de manutenção das vias	1
Desejo	Pavimentação das vias	3
Desejo	Criação de vias estruturais	2
Desejo	Execução de binários, inclusive na proximidade das escolas	2
Desejo	Execução de rotatórias	1
Desejo	Estudo masterplan viário	1
Desejo	Via alternativa (na Av. Brasil e no bairro Água Branca)	1
Desejo	Organização dos estacionamentos	1

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

3.1.5. Consideração Gerais das Contribuições

Conforme apresentado dos tópicos 3.1.1 a 3.1.4, as reuniões comunitárias resultaram em uma série de contribuições que retratam a visão da comunidade em relação a Itapoá. No decorrer dos quatro dias de aplicação da dinâmica de identificação dos pontos positivos, negativos e desejos, foram coletados 751 (setecentos e cinquenta e um) apontamentos, que demonstram o cenário encarado pelos munícipes de diferentes regiões da cidade.

Dentre esses apontamentos, observou-se que alguns deles são comuns a todas as realidades. Deste modo, eles foram tabuados e separados por eixos norteadores.

As principais contribuições relacionadas ao eixo pedestres estão apresentadas na Figura 159. Observa-se que entre os aspectos positivos, duas contribuições se destacam por terem sido mencionadas cinco vezes cada. A primeira se refere à existência de áreas de lazer, elemento que contribui para a geração de vitalidade urbana. A segunda diz respeito à presença de travessias de pedestres, que aumentam a sensação de segurança dos usuários durante o deslocamento pelo espaço urbano, conforme descrito item 2.9.2.3 – Travessias e Conexões deste documento.

Ainda em relação aos pontos positivos identificados, a existência de calçadas de qualidade foi elencada três vezes, podendo ela ser complementada com as demais contribuições deste eixo, que citam a arborização urbana, mobiliários e acessibilidade.

No que se refere aos pontos negativos vinculado aos pedestres, a Figura 159 demonstra o descontentamento da população com a existência de calçadas inadequadas, sendo ela citada dezessete vezes. Essa contribuição contradiz o ponto positivo elencado da existência de calçadas boas, podendo-se entender que essa infraestrutura de qualidade está locada em áreas específicas da cidade.

A falta de rotas acessíveis foi elencada nove vezes, seguida da falta de padronização de calçadas e ausência de elementos de apoio, como iluminação pública, arborização, mobiliários urbanos e sinalização.

De modo a solucionar as problemáticas identificadas, a população anseia pela criação de calçadas acessíveis e padronizadas, que permitam a circulação de todas as pessoas com conforto e comodidade.

Figura 159 – Principais contribuições pertencentes ao eixo pedestre

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

No que se refere ao eixo bicicleta, a Figura 160 apresenta as contribuições que foram amplamente discutidas no decorrer das reuniões comunitárias. Entre os aspectos positivos, destaca-se a existência de malha cicloviária em alguns locais da cidade, bem como a sinalização viária que delimita corretamente o espaço destinado a esse modal.

Adicionalmente, a topografia local foi apontada como um elemento favorável à implantação e ao uso da bicicleta como meio de transporte, em consonância com as análises de declividade apresentadas neste documento.

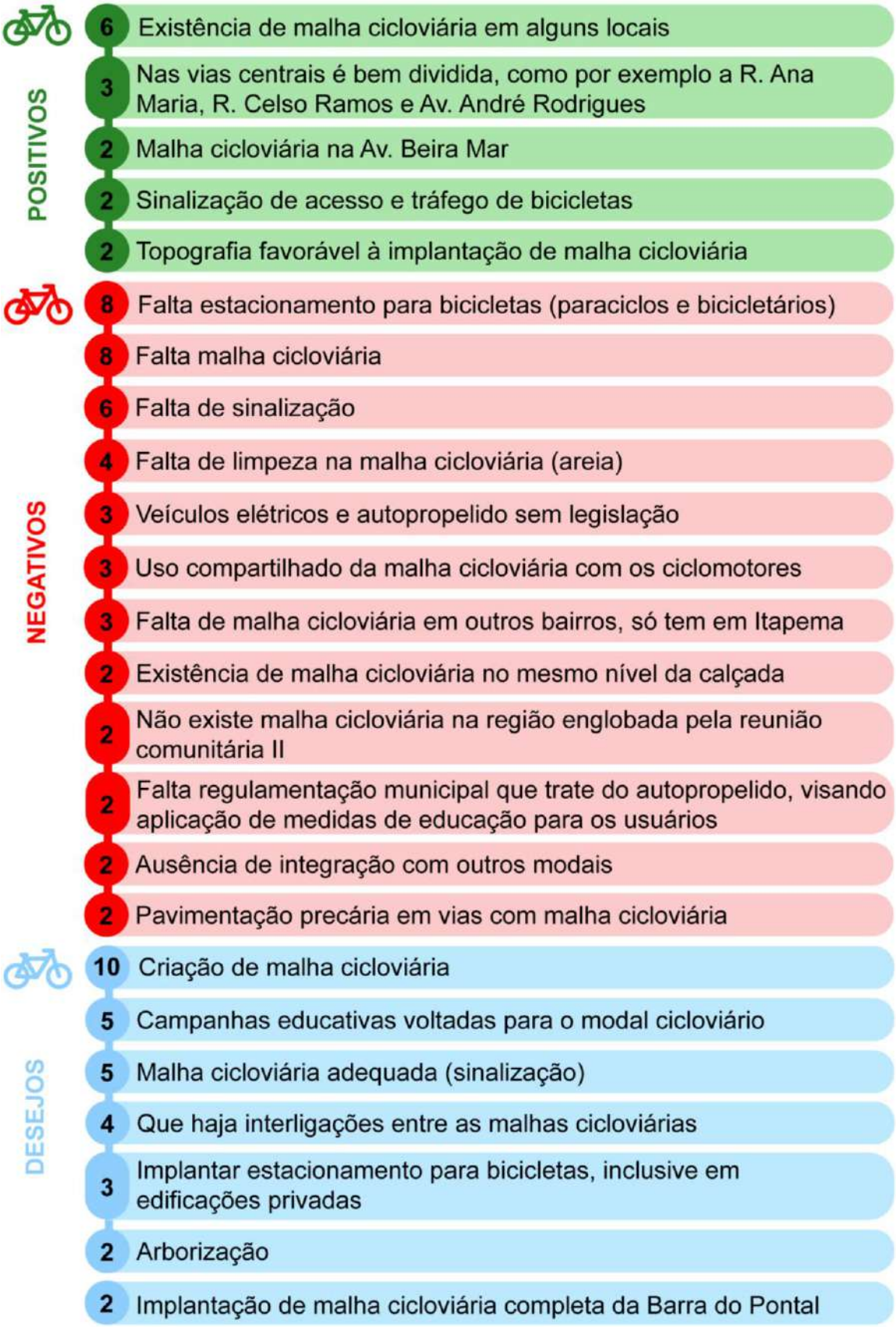
Entre os aspectos negativos, observa-se a falta de infraestrutura voltada ao modal cicloviário. Onde percebe-se a carência de malha cicloviária pavimentada e sinalizada de forma apropriada e a escassez de estacionamentos para bicicletas, sejam paraciclos ou bicicletários, distribuídos de modo a favorecer a intermodalidade.

Outro ponto indicado como desfavorável diz respeito à existência de ciclofaixas sobre as calçadas públicas, fator que amplia o risco de acidentes, visto que os pedestres nem sempre se atentam a circulação de bicicletas no espaço.

Diante das problemáticas identificadas, a população manifestou o desejo de ver a ampliação da malha cicloviária existente, de forma a integrar diferentes regiões da cidade e incorporar infraestrutura de apoio, como paraciclos, bicicletários e arborização urbana.

Fica evidente que as demandas da comunidade buscam viabilizar o uso da bicicleta como um meio de transporte cotidiano, promovendo mobilidade sustentável e segura para todos os usuários.

Figura 160 – Principais contribuições pertencentes ao eixo bicicleta



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

O transporte coletivo é o modal de transporte que viabiliza a circulação simultânea de inúmeras pessoas e consome menos espaço urbano se comparado com o automóvel individual motorizado. Com base nestas características, a Figura 161 apresenta os principais aspectos positivos relacionados ao modal, onde destaca-se a existência de pontos de embarque e desembarque de passageiros e a prestação do serviço no município com linhas que atendem os extremos do perímetro urbano.

Apesar de ocorrer a prestação deste serviço em Itapoá, algumas problemáticas relacionadas a infraestrutura e ao sistema deste modal foram levantadas, estando elas dispostas na Figura 161. Entre elas tem-se a falta de linhas de transporte, que engloba as dificuldades da população com os horários e itinerários prestados, bem como o acesso a essas informações.

Além disso, salienta-se a condição dos pontos de embarque e desembarque de passageiros existentes, os quais, em muitos casos, não dispõem de abrigos ou, quando existentes, encontram-se em condições inadequadas. Nesse quesito, destaca-se que pontos dotados de infraestrutura de qualidade constituem um pré-requisito essencial para incentivar a utilização desse modal de deslocamento, uma vez que são responsáveis por proteger os usuários das intempéries climáticas e ampliar a segurança no uso do transporte.

Os desejos da população, que estão expostos na Figura 161, baseiam na melhoria da oferta do modal de transporte na cidade, onde solicitam a ampliação das linhas (horários/itinerários), a construção do terminal de integração e a melhoria na infraestrutura dos pontos de embarque e desembarque.

Figura 161 – Principais contribuições pertencentes ao eixo transporte coletivo

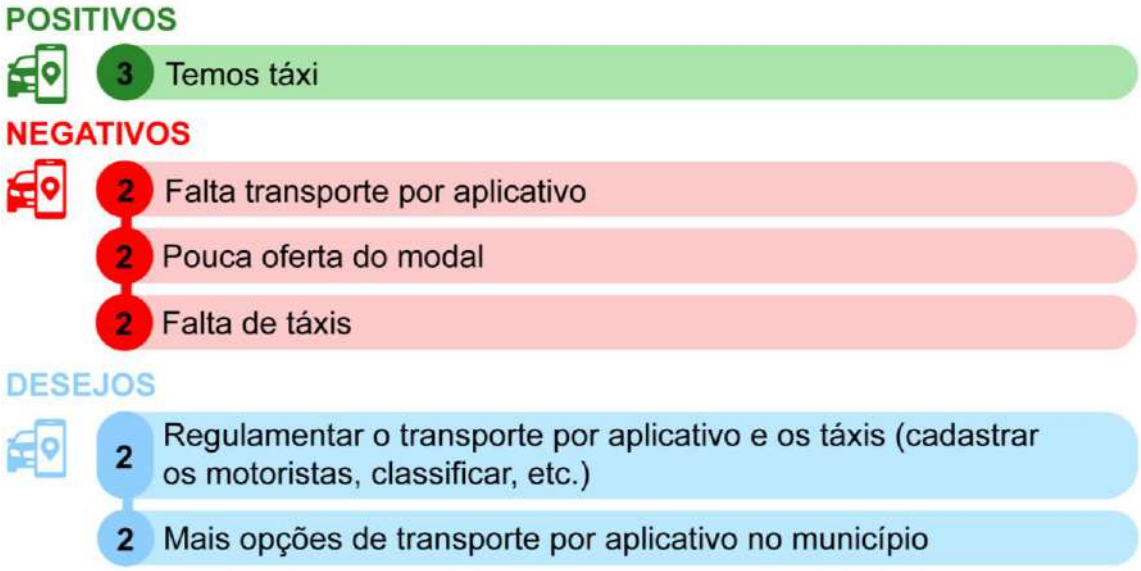
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

As contribuições relacionadas ao eixo de táxi e transporte por aplicativo obtiveram poucas repetições, conforme demonstra a Figura 162. Como ponto positivo, a população frisou a existência do modal na cidade, fator que pode ser interpretado

de maneira favorável, pois evidencia o desejo dos munícipes de diversificar as formas de circulação pelo espaço urbano.

Entre os aspectos negativos, mencionou-se a limitada oferta desses meios de transporte na cidade, indicando que poderiam ser mais difundidos. Por fim, observa-se o anseio de que esses modais sejam devidamente regulamentados e ofertados à população.

Figura 162 – Principais contribuições pertencentes ao eixo táxi e transporte por aplicativo



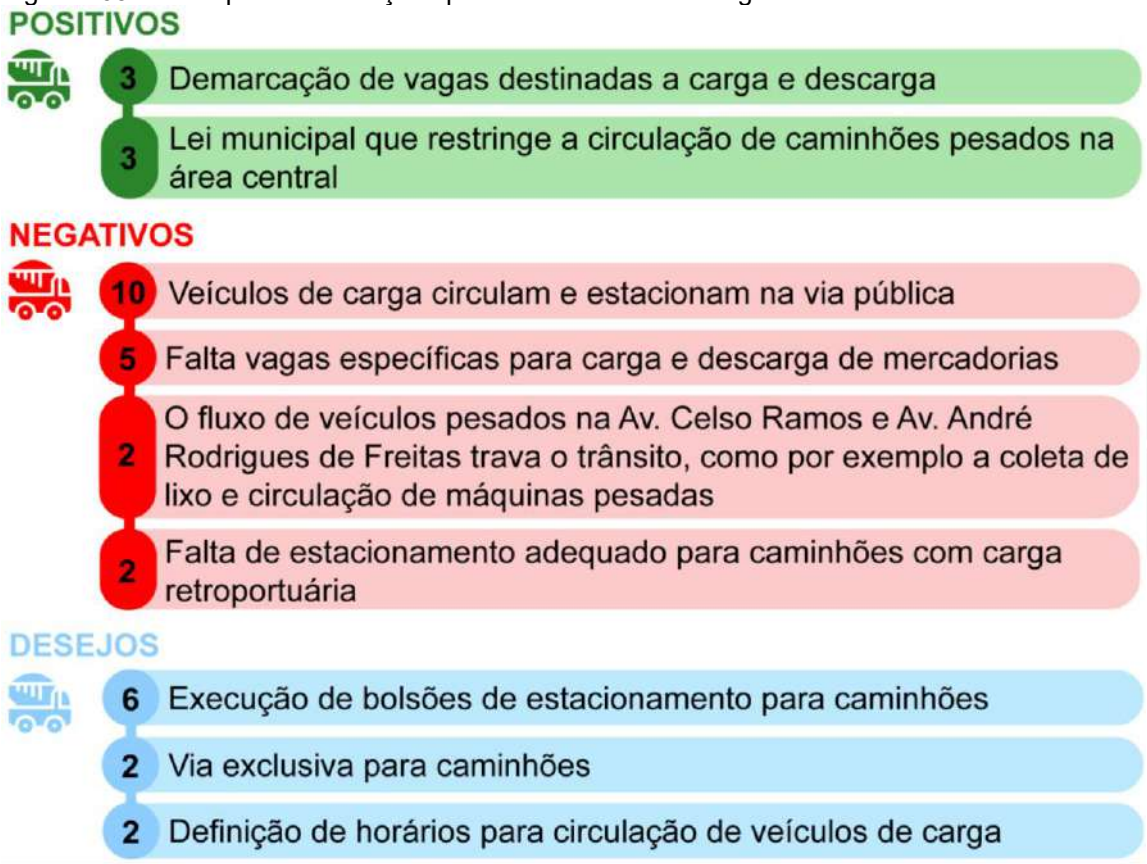
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Os veículos de carga conforme exposto na Figura 163, apresentam pontos positivos relacionados à sinalização viária, responsável pela delimitação das vagas de carga e descarga, bem como à lei municipal que regulamenta a circulação desse modal no perímetro urbano.

Em contraponto, identificou-se como aspecto negativo a circulação inadequada desses veículos no espaço urbano, o que indica uma deficiência na fiscalização das leis municipais. Além disso, a população demonstrou descontentamento quanto à distribuição e à quantidade de vagas reservadas aos veículos de carga no município.

Com o objetivo de solucionar as problemáticas identificadas, os moradores locais manifestaram o desejo pela implantação de bolsões de estacionamento destinados aos veículos de carga, bem como por ajustes na lei municipal, de modo a definir vias exclusivas de circulação e horários específicos de permissibilidade para essas atividades.

Figura 163 – Principais contribuições pertencentes ao eixo cargas e mercadorias



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

O último eixo de discussão nas reuniões comunitárias é a circulação viária, que apresenta os seus destaques na Figura 164. Dentre os pontos positivos identificados pela população, a pavimentação foi o aspecto mais discutido, sendo salientado que o principal eixo de conexão norte-sul da cidade é pavimentado.

Os pontos negativos identificados estão vinculados à sinalização viária, mais precisamente a implantação de medidas moderadoras de tráfego, bem como à falta de vias pavimentadas na maior parte dos bairros, à escassez de estacionamentos e à ausência de pontos seguros de ultrapassagem.

As características mencionadas vão ao encontro da leitura técnica realizada, a qual constata que aproximadamente 70% (setenta por cento) das vias urbanas de Itapoá carecem de pavimentação.

Os desejos manifestados pelos participantes das reuniões comunitárias, em relação a este eixo norteador, baseiam-se na necessidade de implantação de binários que possibilitem o escoamento do fluxo viário nos horários de pico, além da ampliação da pavimentação e da sinalização viária.

Figura 164 – Principais contribuições pertencentes ao eixo circulação viária

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com base nas contribuições apresentadas durante as reuniões comunitárias, observa-se que a população demonstra compreensão acerca das problemáticas que afetam a rotina diária da cidade e reconhece os principais desafios relacionados à

mobilidade urbana e sua infraestrutura. Além disso, verifica-se o interesse dos munícipes em propor soluções voltadas para a resolução imediata de demandas locais, e para o planejamento de ações que promovam melhorias a longo prazo

3.2. QUESTIONÁRIOS FÍSICOS E ONLINE

A criação de questionários surgiu da necessidade de compreender a realidade local da mobilidade urbana por meio da ótica da população, conhecendo os deslocamentos diários dos munícipes, os meios de transporte mais utilizados e a infraestrutura disponibilizada nas vias em que eles trafegam. O objetivo dessas informações consiste em favorecer a elaboração do plano e as proposições a serem criadas para melhoria da mobilidade urbana e priorização dos modais ativos.

Desde modo, foram elaboradas para o questionário, perguntas destinadas a todos os moradores do município, que foram disponibilizadas na forma física e virtual (online), visando coletar a maior quantidade de participações possíveis.

Cabe destacar que o questionário físico foi deixado na Prefeitura Municipal, e podia ser preenchido por qualquer pessoa interessada em participar da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Virtualmente, o questionário ficou disponível entre os dias 29 de agosto de 2025 a 03 de outubro de 2025, por meio do *link*: https://forms.gle/ktQzjbWFicCuPKzJ8, que foi divulgado nas redes sociais do município, no *site* da Prefeitura Municipal de Itapoá, no *site* da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e nas reuniões comunitárias.

As questões aplicadas à população participante seguem representadas na Figura 165 e na Figura 166.

Figura 165 - Modelo de questionário aplicado para coleta de dados da população

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: ..... Idade: .....

Endereço: ..... Bairro: .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

◯ Não ◯ Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

◯ Física ◯ Mental ◯ Intelectual ◯ Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

◯ 1 ◯ 2 ◯ 3 ◯ 4 ◯ 5 ◯ 6 ◯ MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

◯ De 1 a 2 dias por semana ◯ De 3 a 5 dias por semana
◯ 6 dias da semana ou mais ◯ Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

◯ Dificuldade em encontrar estacionamentos
◯ Trânsito ou congestionamentos
◯ Falta de rotas alternativas
◯ Vias mal sinalizadas
◯ Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

◯ Sim ◯ Não
◯ Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

◯ Menos de 1 hora ◯ Entre 1 e 4 horas
◯ Durante todo o horário comercial ◯ Não estaciono na via
◯ Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

◯ De 1 a 2 dias por semana ◯ De 3 a 5 dias por semana
◯ 6 dias da semana ou mais ◯ Só passeios eventuais
◯ Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

◯ Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
◯ Distância do percurso
◯ Insegurança viária ao transitar
◯ Topografia das vias (morros)
◯ Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

◯ Sim ◯ Não
◯ Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

◯ Sim
◯ Não
◯ Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

◯ De 1 a 2 dias por semana ◯ De 3 a 5 dias por semana
◯ 6 dias da semana ou mais ◯ Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

◯ Pavimentação (asfalto, calçamento)
◯ Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
◯ Acessibilidade (rampas, piso tátil)
◯ Calçada pública
◯ Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
◯ Iluminação pública
◯ Malha cicloviária
◯ Paraciclo
◯ Ponto de embarque e desembarque de passageiros
◯ Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

◯ Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
◯ Ausência de arborização (sombra)
◯ Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
◯ Ausência de iluminação a nível do pedestre
◯ Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
◯ Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
◯ Presença de entulhos e/ou vegetação
◯ Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
◯ Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

◯ Não há pontos de ônibus próximo
◯ Má qualidade dos ônibus
◯ Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
◯ Valor da passagem
◯ Demora na viagem
◯ Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
◯ Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
◯ Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 166 - Modelo de questionário aplicado para coleta de dados da população

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ◯ As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ◯ As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ◯ Sim
- ◯ Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ◯ Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ◯ Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ◯ Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ◯ Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ◯ Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ◯ Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ◯ Av. 563 - Celso Ramos
- ◯ Av. 11 - Dom Henrique II
- ◯ Av. 2551 - Beira Mar V
- ◯ Av. 1101 - Brasil
- ◯ Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ◯ Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ◯ Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ◯ R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ◯ R. 421 - Leonides Pommer
- ◯ R. 560 - Jequitibá
- ◯ R. 773 - Gaivota
- ◯ R. 960 - Mariana Michels Borges
- ◯ R. 1100 - Anévio Paese
- ◯ R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ◯ R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ◯ R. 2371 - Jacarezinho
- ◯ R. 2321 - Embaútinga
- ◯ R. 2410 - Perudá
- ◯ Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ◯ A pé
- ◯ Bicicleta
- ◯ Ônibus/micro-ônibus
- ◯ Carro ou moto
- ◯ Caminhão
- ◯ Ciclomotor
- ◯ Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ◯ 1 vez
- ◯ 2 vezes
- ◯ 3 vezes
- ◯ 4 vezes
- ◯ 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ◯ Manhã (entre 7h e 9h)
- ◯ Meio dia (entre 11h e14h)
- ◯ Tarde (entre 18h e 20h)
- ◯ Noite (entre 22h e 24h)
- ◯ Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Av. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

www.cincatarina.sc.gov.br

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

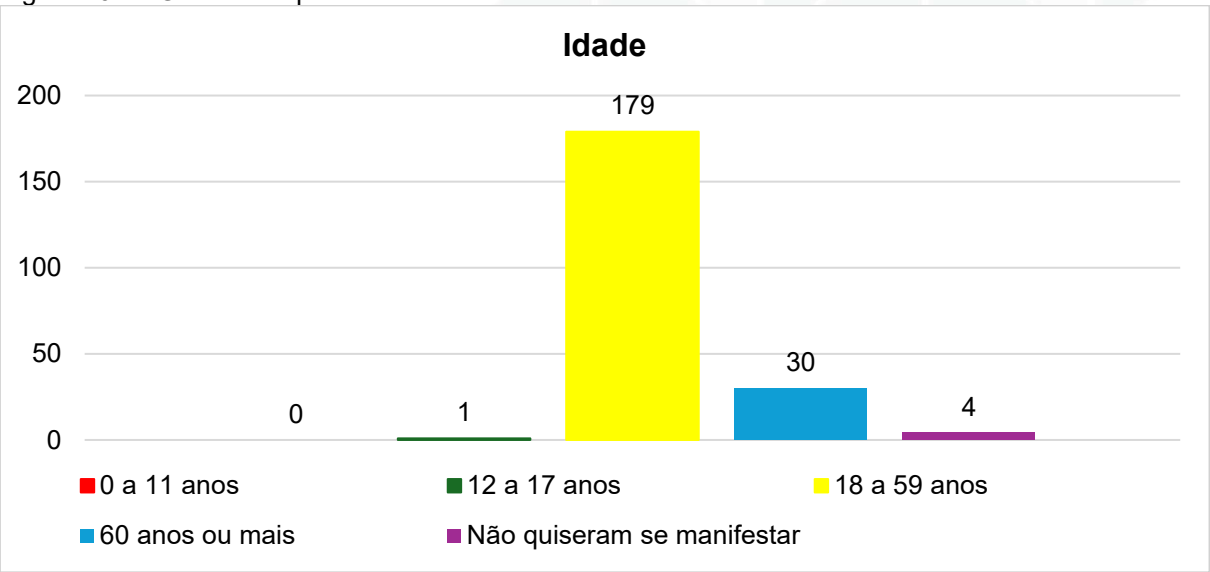
No período em que o questionário esteve disponível foram obtidos na forma digital 174 participações e na forma física 40 participações, número que equivale a aproximadamente 0,69% da população residente no município, seguindo os dados populacionais do censo de 2022.

Essas contribuições foram tabuladas objetivando extrair todos os dados, para compreender as necessidades e a realidade da população em relação ao funcionamento da mobilidade urbana, que serão descritas no decorrer deste título. Ademais, ressalta-se que as contribuições escritas e os questionários preenchido na forma física estarão disponíveis na íntegra no Apêndice VI deste documento.

Considerando que a mobilidade urbana afeta diretamente todas as pessoas, indiferentemente de suas características específicas, o questionário dispunha de perguntas pessoais sobre o endereço, idade e se o participante possuía alguma deficiência ou mobilidade reduzida, com o objetivo de conhecer o perfil dos entrevistados. Os resultados estão na primeira sequência de gráficos abaixo.

A Figura 167 apresenta o gráfico que evidencia a faixa etária da população participante do questionário. Observa-se que o tema despertou maior interesse entre pessoas de 18 a 59 anos. Vale destacar que o início dessa faixa etária coincide com a idade mínima para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, permitindo que o indivíduo atue na mobilidade urbana tanto como pedestre quanto como motorista. Esse aspecto influencia diretamente os resultados, uma vez que essa faixa etária possui autonomia legal para se deslocar da maneira que considerar mais conveniente.

Figura 167 – Gráfico da questão “Idade”

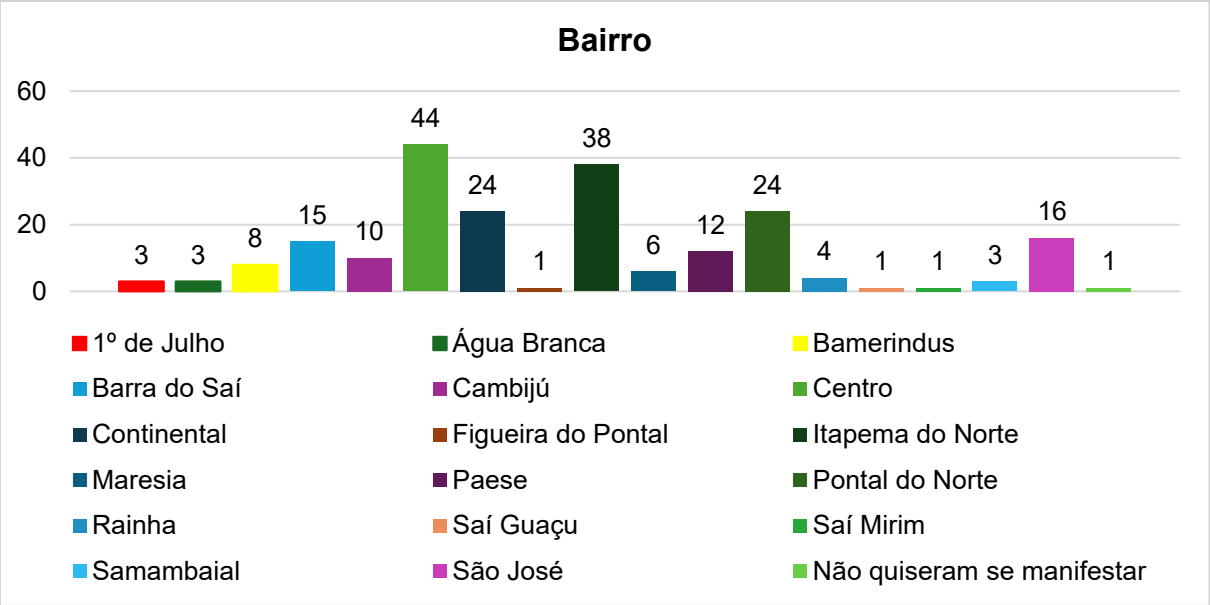


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Outro fator que influencia o funcionamento da mobilidade urbana municipal é o endereço residencial da população, pois a partir dele são geradas diversas viagens de origem e destino. Com o objetivo de proteger os dados sensíveis dos participantes, as informações de endereço não serão disponibilizadas integralmente, sendo apresentada na Figura 168 apenas a distribuição dos participantes por bairros.

Em Itapoá, os bairros que mais tiveram participações foram: Centro, com 20,56% (vinte virgula cinquenta e seis por cento); Itapema do Norte, com 17,75% (dezessete vírgula setenta e cinco por centro); e, com 11,21% (onze virgula vinte e um por cento), os bairros Continental e Pontal do Norte.

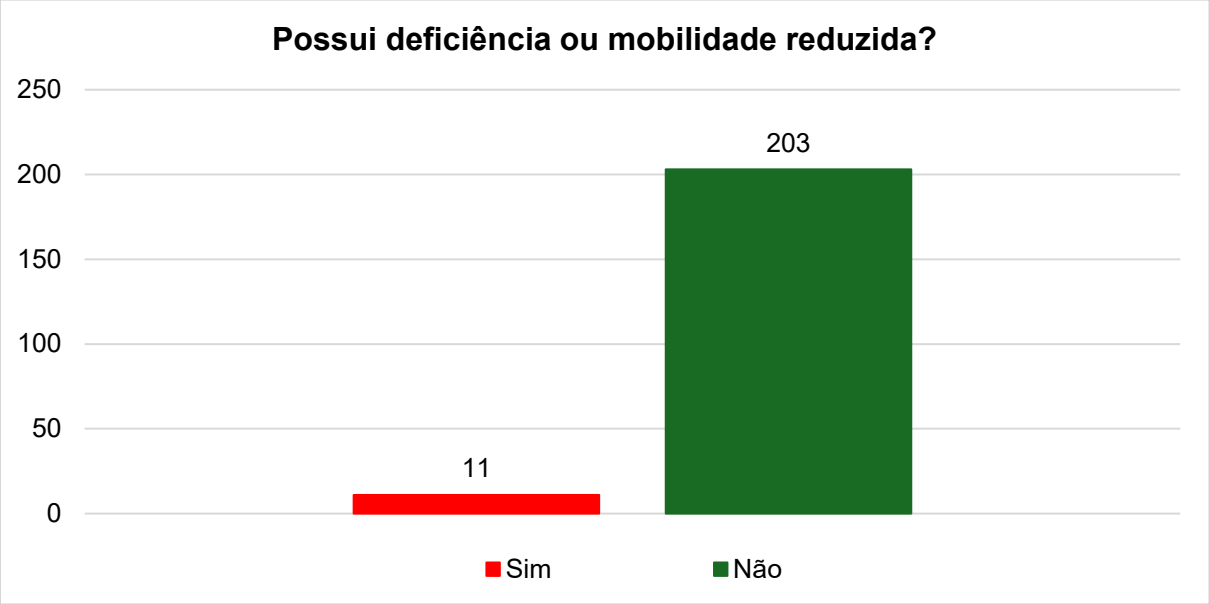
Figura 168 – Gráfico da questão “Bairro”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

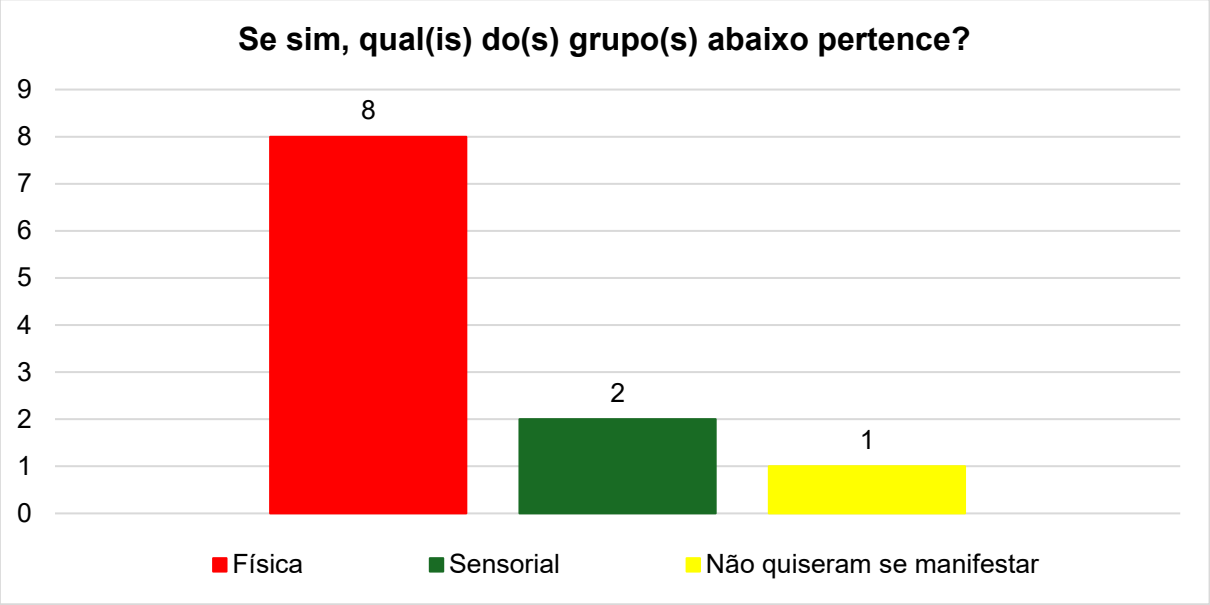
Considerando que o objetivo do questionário era coletar o máximo de informações possível sobre a realidade municipal, as questões apresentadas nas Figura 169 e Figura 170 buscaram verificar o alcance do questionário entre às pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. Nestas questões, apenas 5,14% (cinco virgula quatorze por cento) dos participantes informaram possuir algum tipo de deficiência, sendo elas pertencentes aos grupos de deficiências físicas ou sensoriais.

Figura 169 – Gráfico da questão “Possui deficiência ou mobilidade reduzida?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 170 – Gráfico da questão “Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) abaixo pertence?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

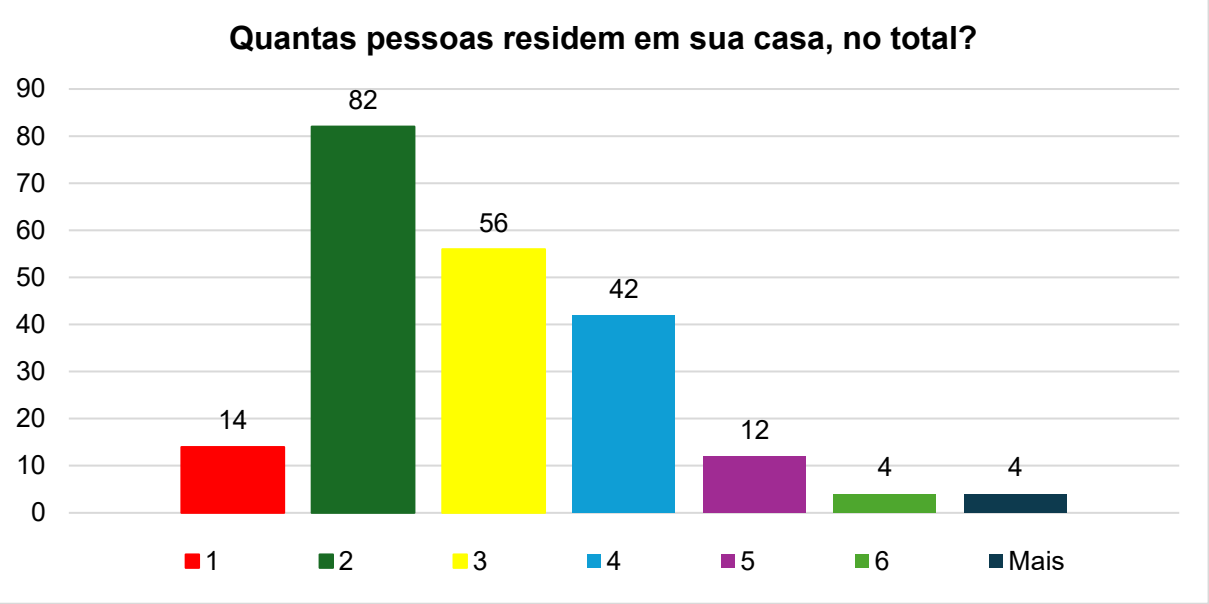
Mantendo o foco no público alcançado pelo questionário, a Figura 171 apresenta dados sobre a quantidade de pessoas que compartilham a residência com os respondentes do formulário. A partir dessa questão, verifica-se que aproximadamente 626 (seiscentos e vinte e seis) indivíduos foram alcançados direta ou indireta pela pesquisa.

Ao comparar essa informação com a quantidade de veículos individuais motorizados pertencentes e essa parcela da população, que somados chegam a 272

(duzentos e setenta e dois) unidades apresentada na Figura 172, constata-se que, há 1 (um) automóvel para cada 2,30 (dois virgula trinta) pessoas. Considerando as respostas mais recorrentes, observa-se ainda a predominância de 1 (um) automóvel a cada 2 (dois) moradores. Assim, em ambos os cenários, verifica-se que os automóveis circulam com ocupação inferior à sua capacidade máxima (cinco ocupantes), o que indica que há cerca de 53,67% (cinquenta e três virgula sessenta e sete por cento) de veículos circulando na malha viária municipal sem necessidade.

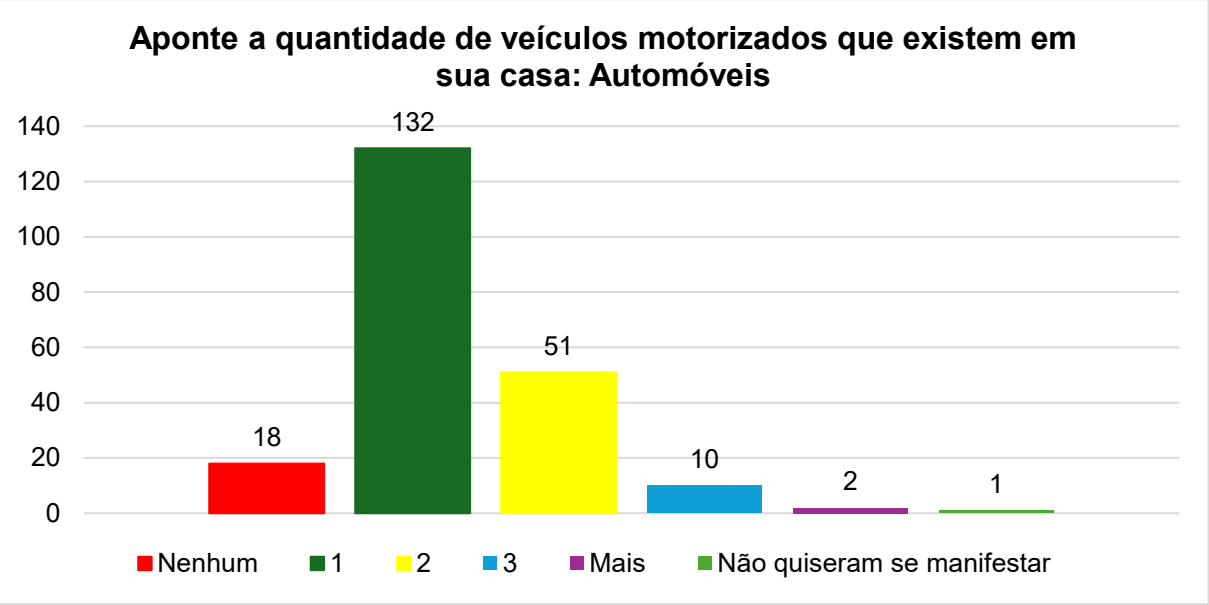
Esses automóveis, de acordo com o gráfico da Figura 174, são utilizados de modo geral por 6 dias na semana ou mais, ou seja, diariamente ocorre a superlotação do sistema viário. Em contrapartidas, se os 626 (seiscentos e vinte e seis) moradores utilizassem o transporte coletivo para seus deslocamentos diários, seriam necessários apenas 14 (quatorze) veículos (considerando ocupação de quarenta e cinco passageiros por veículo), o que reduziria de forma significativa o número de automóveis em circulação na malha urbana.

Figura 171 – Gráfico da questão “Quantas pessoas residem em sua casa, no total?”



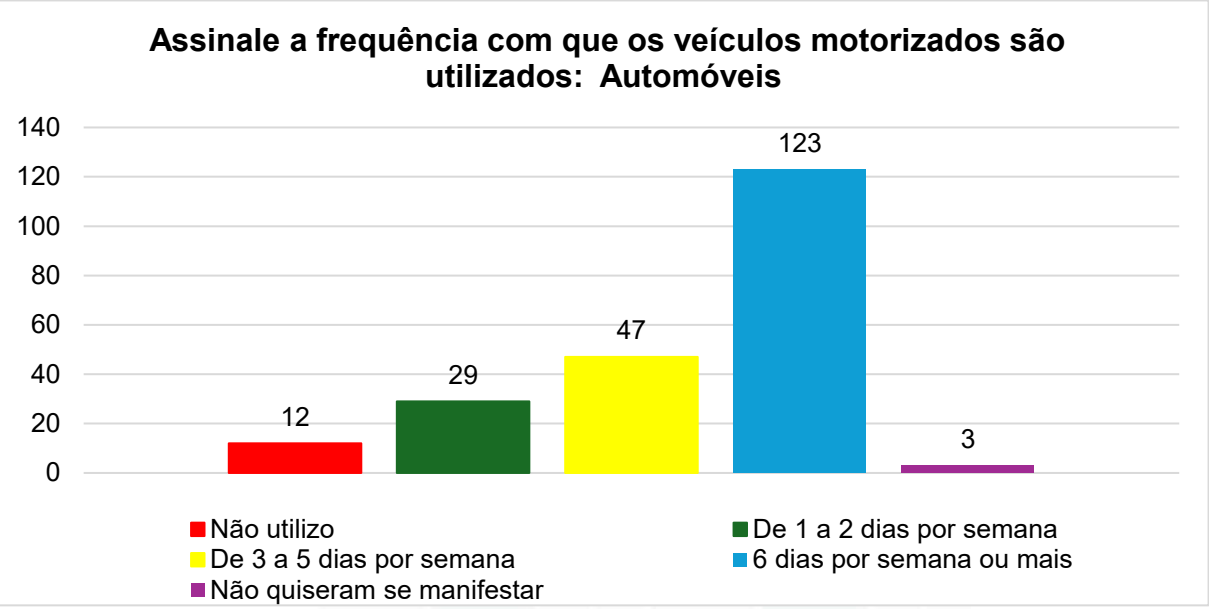
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 172 – Gráfico da questão “Aponte a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa: Automóveis”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

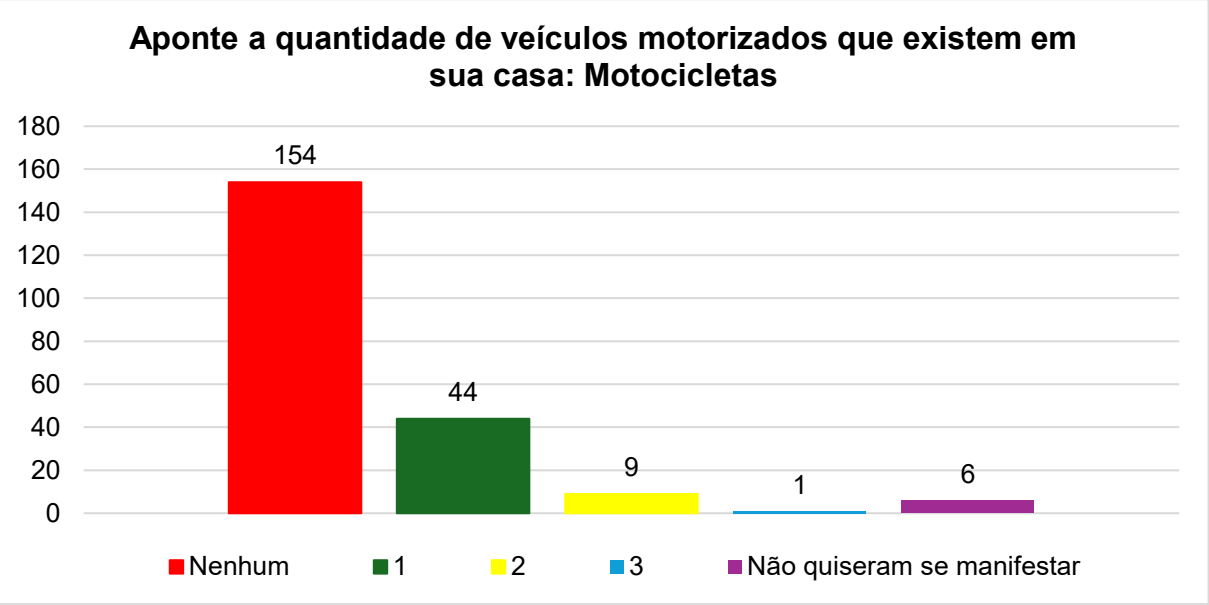
Figura 173 – Gráfico da questão “Assinale a frequência com que os veículos motorizados são utilizados: Automóveis”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

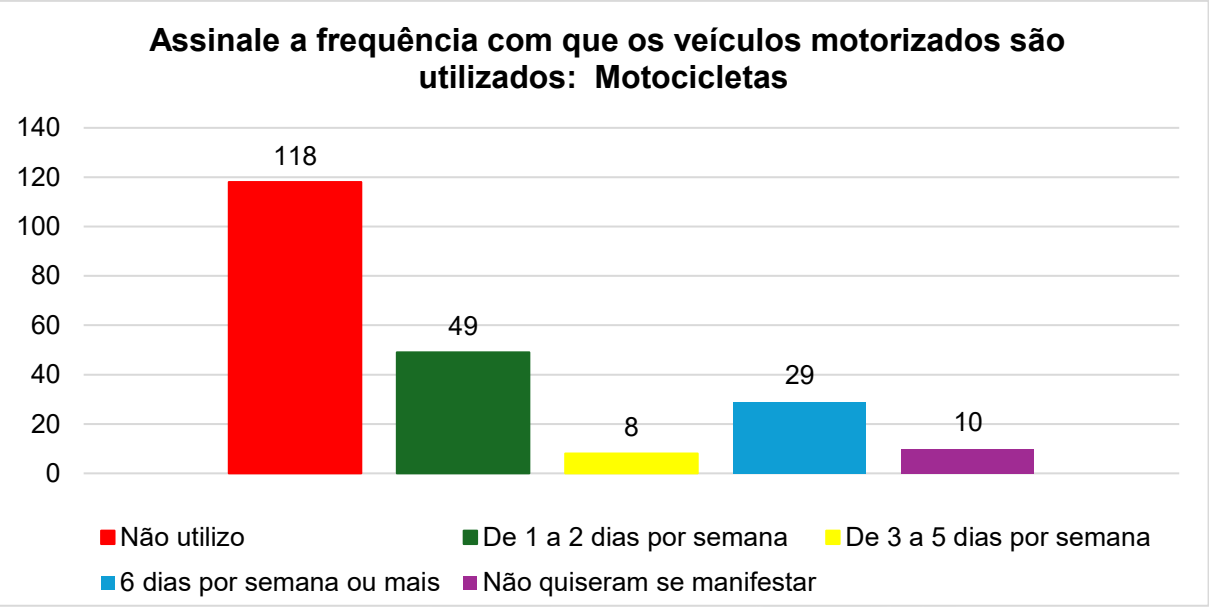
Outro meio de deslocamento individual é a motocicleta, que apesar de ocupar menos espaço urbano, não é a principal escolha dos residentes de Itapoá. Conforme expresso na Figura 174, apenas 54 (cinquenta e quatro) participantes utilizam o modal. Destes, somente 29 (vinte e nove) adotaram-na como meio de deslocamento diário, como pode ser observado na Figura 175.

Figura 174 – Gráfico da questão “Aponte a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa: Motocicletas”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 175– Gráfico da questão “Assinale a frequência com que os veículos motorizados são utilizados: Motocicletas”



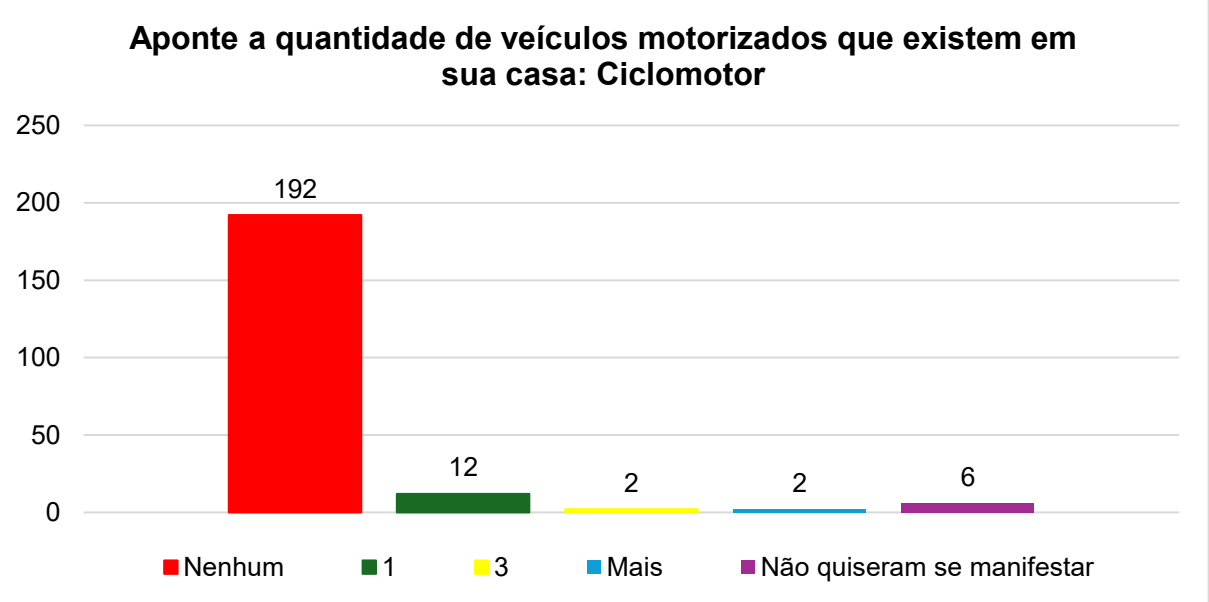
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Devido ao crescimento urbano e a superlotação da malha viária, muitas pessoas adotaram como meio de deslocamento alternativo os ciclomotores e autopropelidos, modais estes que receberam regulamentação por meio da Resolução nº 996/2023 do CONTRAN. Com base neste novo padrão de circulação e visando compreender como ele está se inserindo em Itapoá, elaborou-se as questões expressas da Figura 176 a Figura 179.

A duas primeiras questões (Figura 176 e Figura 177) tratam dos ciclomotores, onde indicam que apesar de não ser um modal amplamente difundido na cidade, já há participantes que adotam assa forma de deslocamento, utilizando-os de um a seis dias na semana. Além disso, conforme apresentado na Figura 178 e Figura 179, 13 (treze) pessoas alegaram utilizar autopropelidos, variando de um a seis dias por semana.

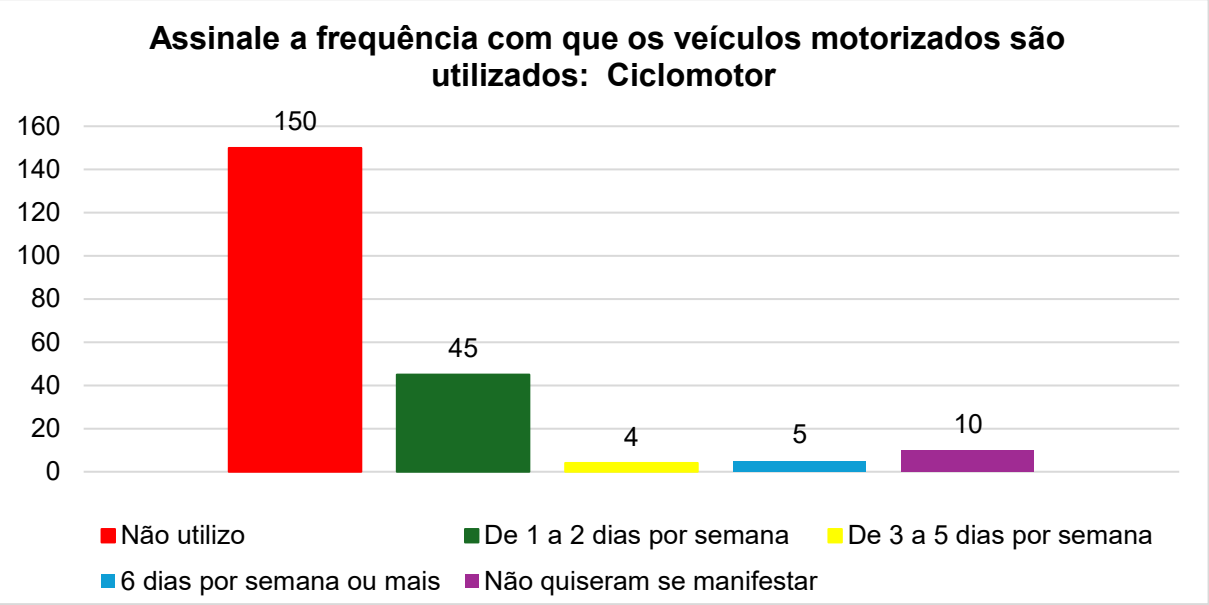
Com base nestes resultados, enfatiza-se o levantado no diagnóstico técnico, que salienta a necessidade de regulamentar na esfera municipal a utilização destes modais, de modo a permitir a sua integração no sistema viário de forma ordenada.

Figura 176 – Gráfico da questão “Aponte a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa: Ciclomotor”



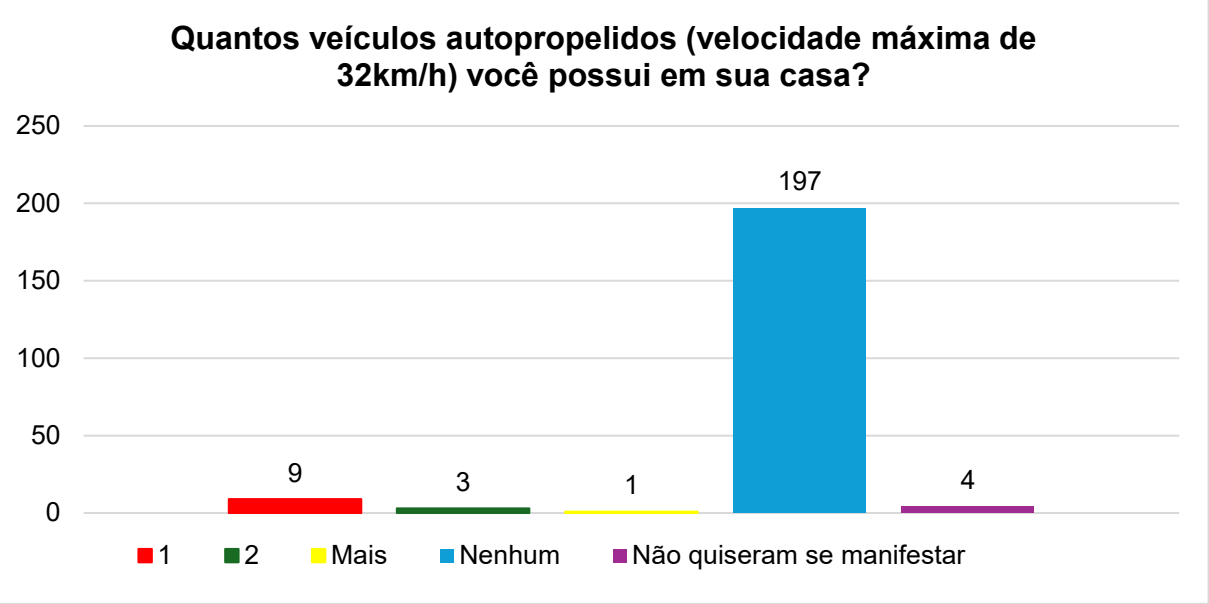
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 177 – Gráfico da questão “Assinale a frequência com que os veículos motorizados são utilizados: Ciclomotor”



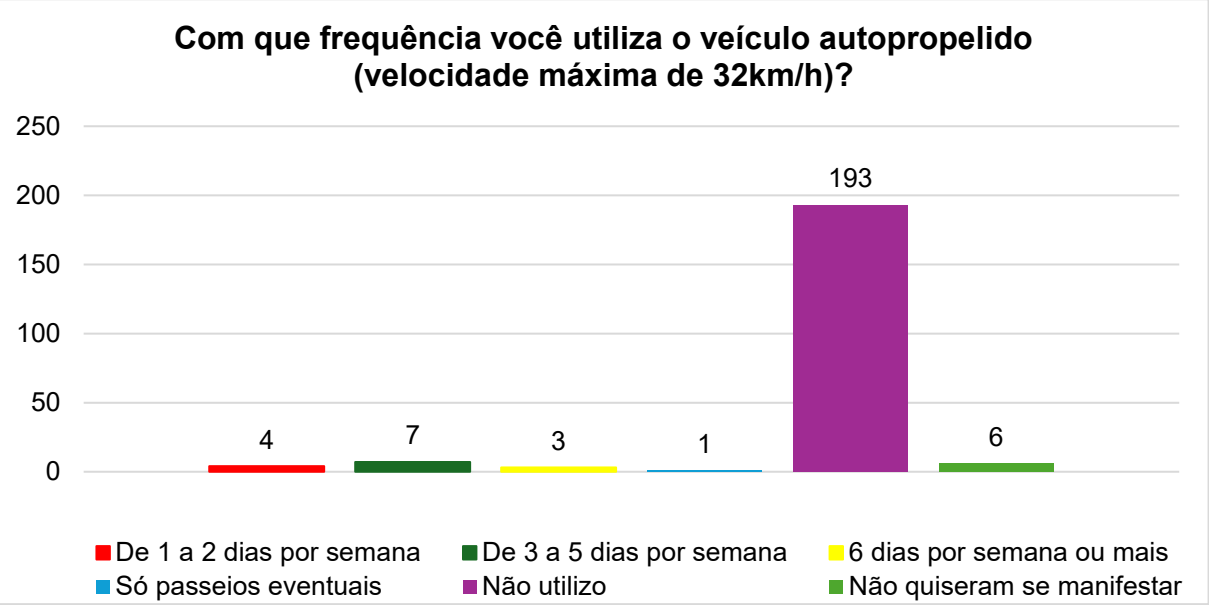
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 178 – Gráfico da questão “Quantos veículos autopropelidos (velocidade máxima de 32 km/h) você possui em sua casa?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 179 – Gráfico da questão “Com que frequência você utiliza o veículo autopropelido (velocidade máxima de 32km/h)?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

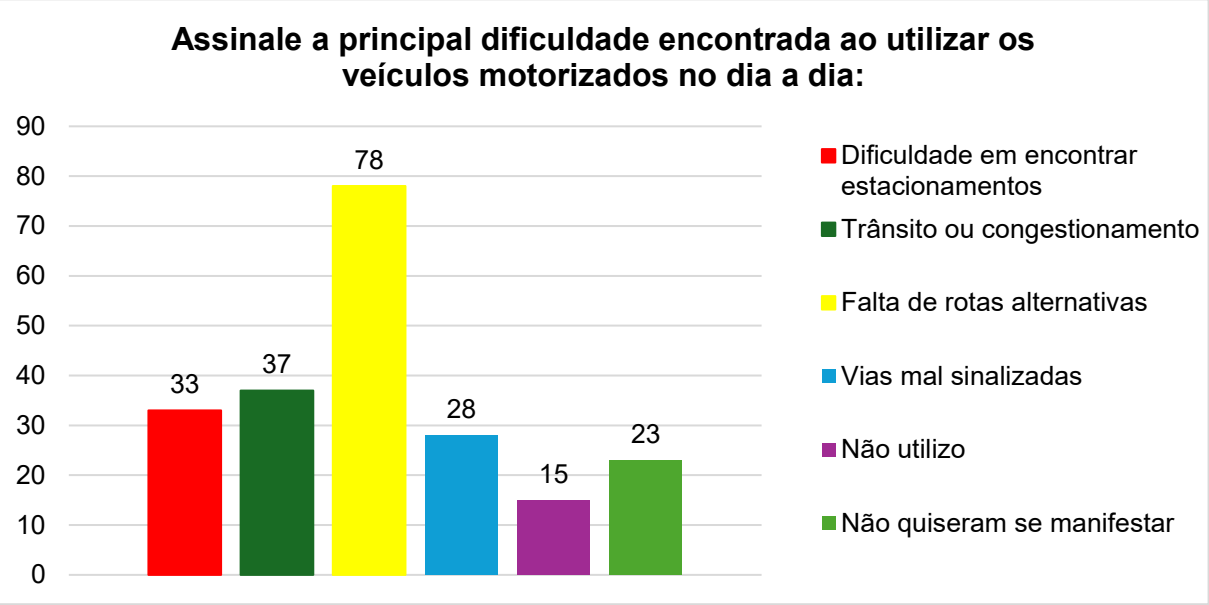
Em consequência da frequente utilização de veículos individuais motorizados, quando os participantes foram questionados sobre a maior dificuldade encontrada no uso desta forma de deslocamento, destacou-se com 36,44% (trinta e seis virgula quarenta e quatro por cento), a falta de rotas alternativas, como pode ser observado na Figura 180. Esse fator está relacionado ao fato de atualmente haver apenas três vias que conectam o município de norte a sul, sendo que, dentre elas, uma não é pavimentada.

Na sequência, foi apontado o trânsito ou congestionamento, com 17,28% (dezessete virgula vinte e oito por cento). A presença de trechos com lentidão de tráfego está associada à falta de rotas alternativas e à distribuição das atividades econômicas que, como visto no uso do solo, concentram-se nas avenidas 2551 Beira Mar V, 1101 Brasil, 563 Celso Ramos, 780 André Rodrigues de Freitas e na Estrada 5000 José Alves.

A dificuldade de encontrar estacionamento e as vias mal sinalizadas foram indicadas por 15,42% (quinze virgula quarenta e dois por cento) e 13,08% (treze virgula oito por cento) respectivamente. A falta de estacionamentos está diretamente ligada ao aumento da frota veicular no município e à ocupação das vagas disponíveis pela população que trabalha ou estuda nestas áreas, onde há maior concentração de comércios e serviços, como exemplifica o gráfico da Figura 181.

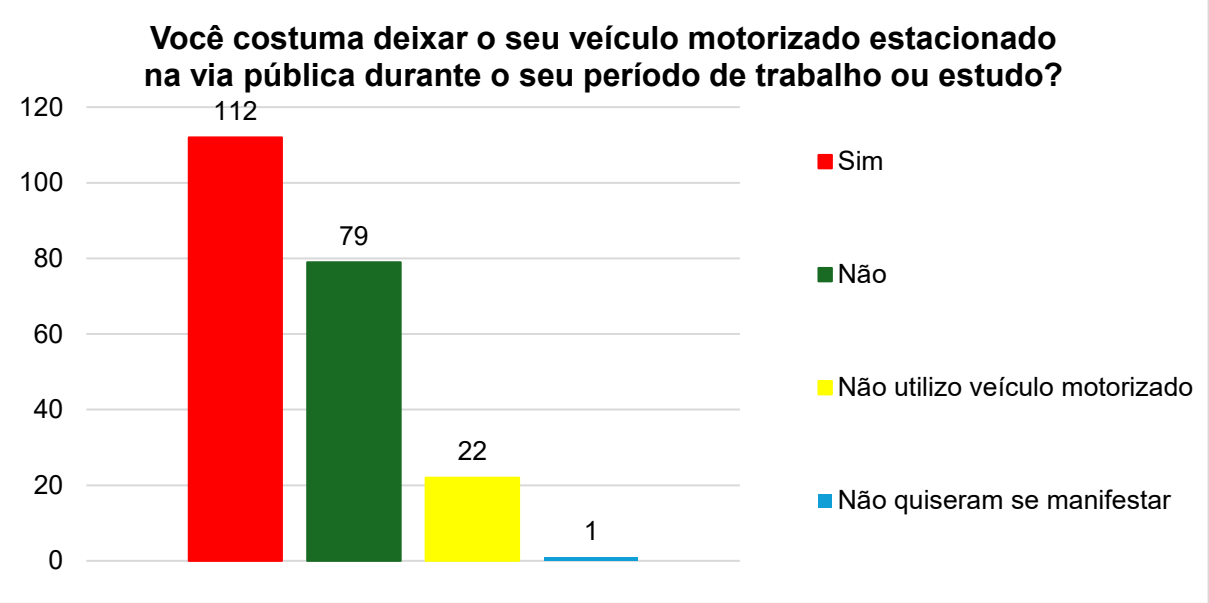
Entre os participantes, 52,33% (cinquenta e dois virgula trinta e três por cento) afirmam deixar seu veículo estacionado na via pública, enquanto 28,03% (vinte oito virgula três por cento) informam deixá-lo durante todo o horário comercial, como demostra a Figura 182.

Figura 180 – Gráfico da questão “Assinale a principal dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:”



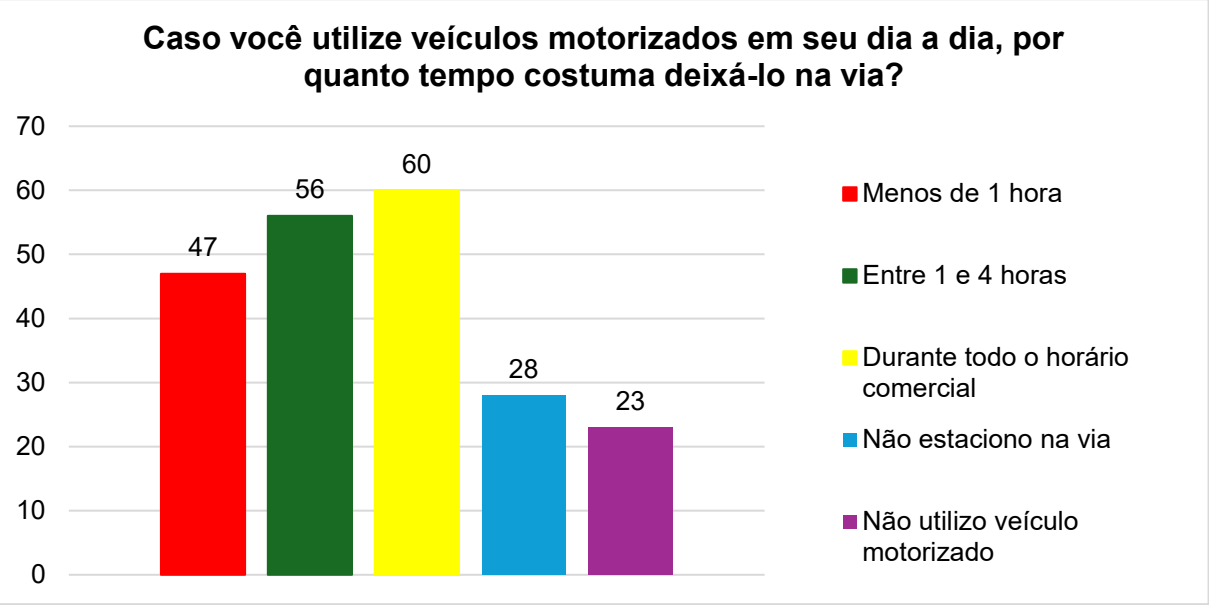
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 181 – Gráfico da questão “Você costuma deixar o seu veículo estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 182 – Gráfico da questão “Caso você utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo costuma deixá-lo na via?”

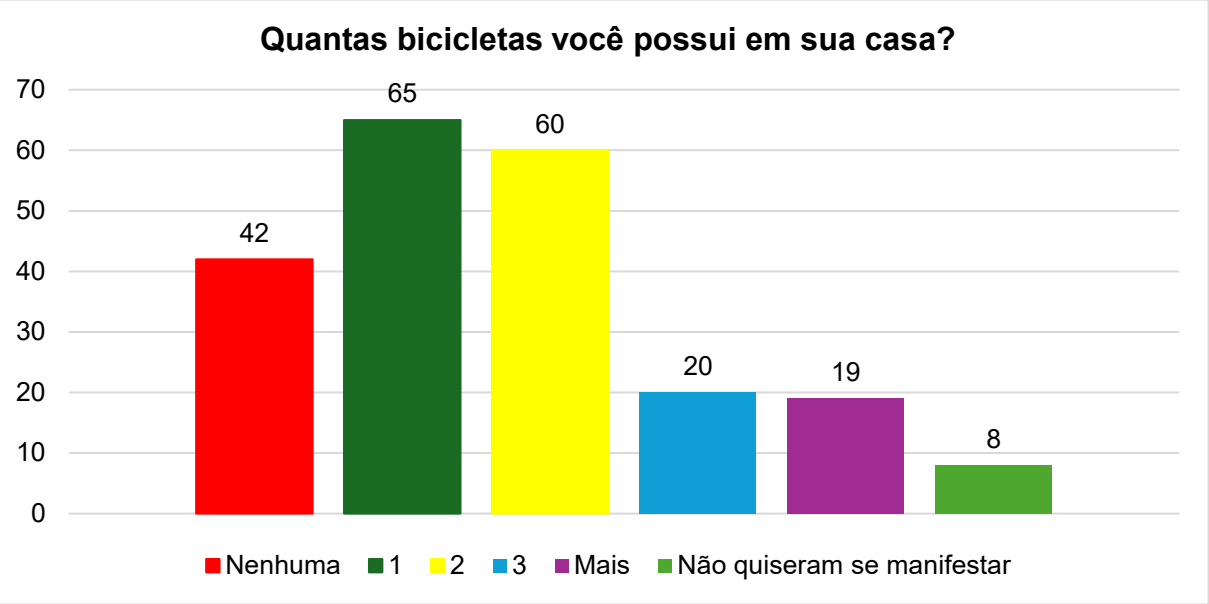


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Com relação à bicicleta, o questionário dispunha de uma série de perguntas voltadas à avaliação da qualidade da infraestrutura destinada ao modal e a sua abrangência, estando dispostas da Figura 183 a Figura 187.

A questão presente na Figura 183 contabilizou a quantidade de bicicletas existentes nas residências dos participantes, resultando em um total de 321 (trezentas e vinte e uma) unidades. Ao comparar esse dado ao número de automóveis pertencentes aos participantes, observa-se um cenário favorável à mobilidade urbana, pois, atualmente, há mais pessoas que possuem bicicletas do que veículos individuais motorizados.

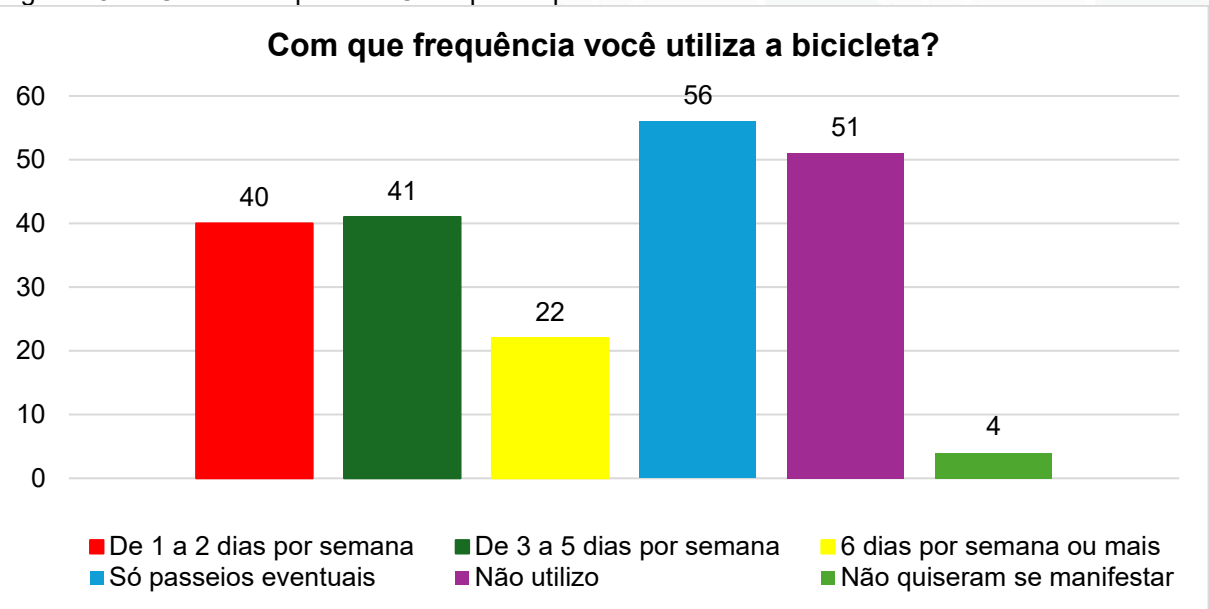
Figura 183 – Gráfico da questão “Quantas bicicletas você possui em casa?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

A frequência de utilização desse modal de transporte é apresentada na Figura 184, na qual observa-se que 48,13% (quarenta e oito virgula treze por cento) dos participantes circulam com bicicletas, seja em um dia da semana ou em todos. Outro ponto que se destaca é o uso desse meio de deslocamento para passeios eventuais, o que demonstra o interesse dos usuários por modais ativos de deslocamento.

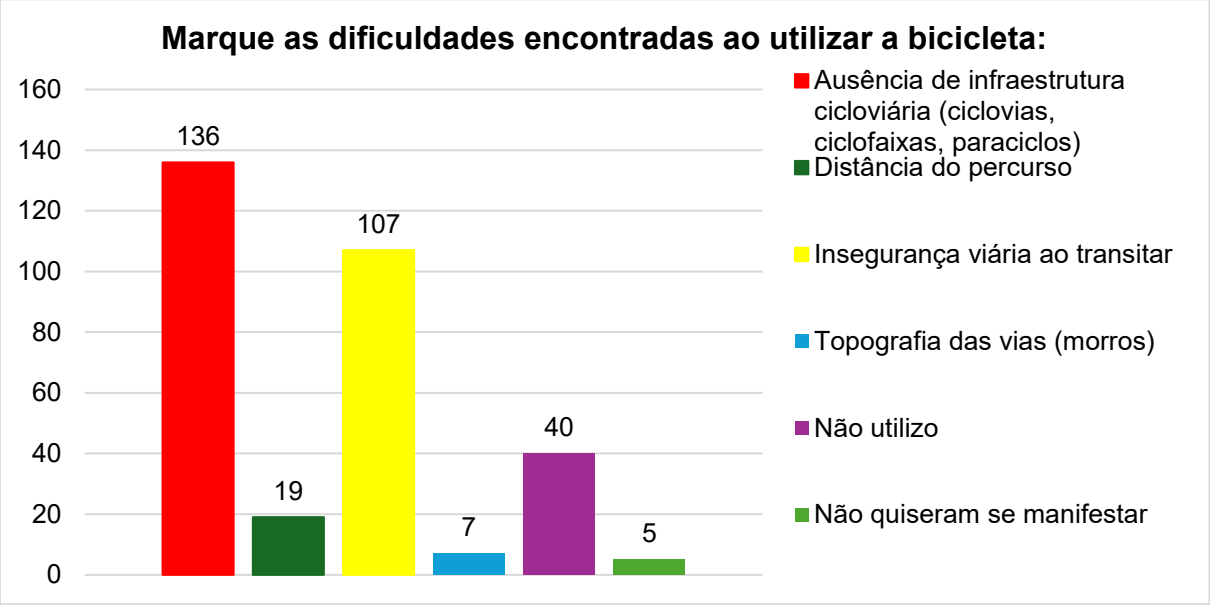
Figura 184 – Gráfico da questão “Com que frequência você utiliza a bicicleta?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Ao serem questionados sobre as dificuldade encontradas na circulação com bicicletas pelo espaço urbano, 63,55% (sessenta e três virgula cinquenta e cinco por cento) indicaram como principal problemática a ausência de infraestrutura cicloviária, conforme exposto na Figura 185. A falta de infraestrutura adequada e conectada, além de dificultar a circulação desse modal de transporte, gera insegurança nos usuários, sendo essa a segunda dificuldade apontada por 50% (cinquenta por cento) dos respondentes.

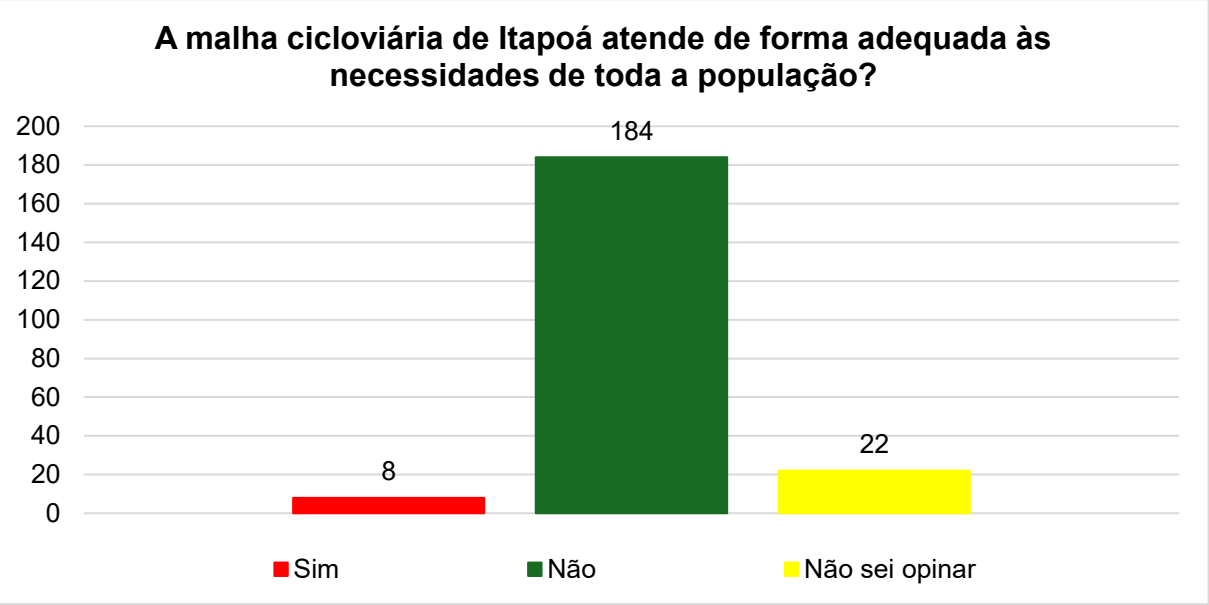
Figura 185 – Gráfico da questão “Marque as dificuldade encontradas ao utilizar a bicicleta:”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

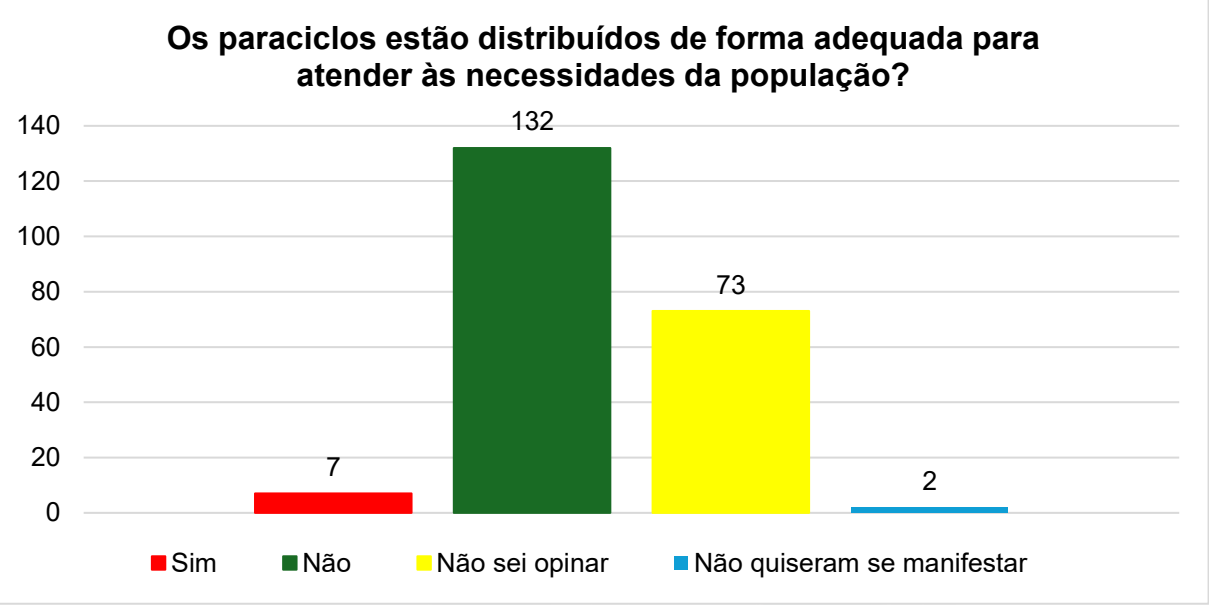
A questão apresentada na Figura 186 reforça a problemática relacionada à falta de infraestrutura cicloviária, pois, 85,98% (oitenta e cinco virgula noventa e oito por cento) dos participantes afirmaram que a malha existente não atende às necessidades dos usuários. Além disso, para 61,68% (sessenta e um virgula sessenta e oito por cento) dos respondentes, os paraciclos não estão distribuídos adequadamente, como evidencia a Figura 187.

Figura 186 – Gráfico da questão “A malha cicloviária atende de forma adequada às necessidade de toda a população?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 187 – Gráfico da questão “Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?”



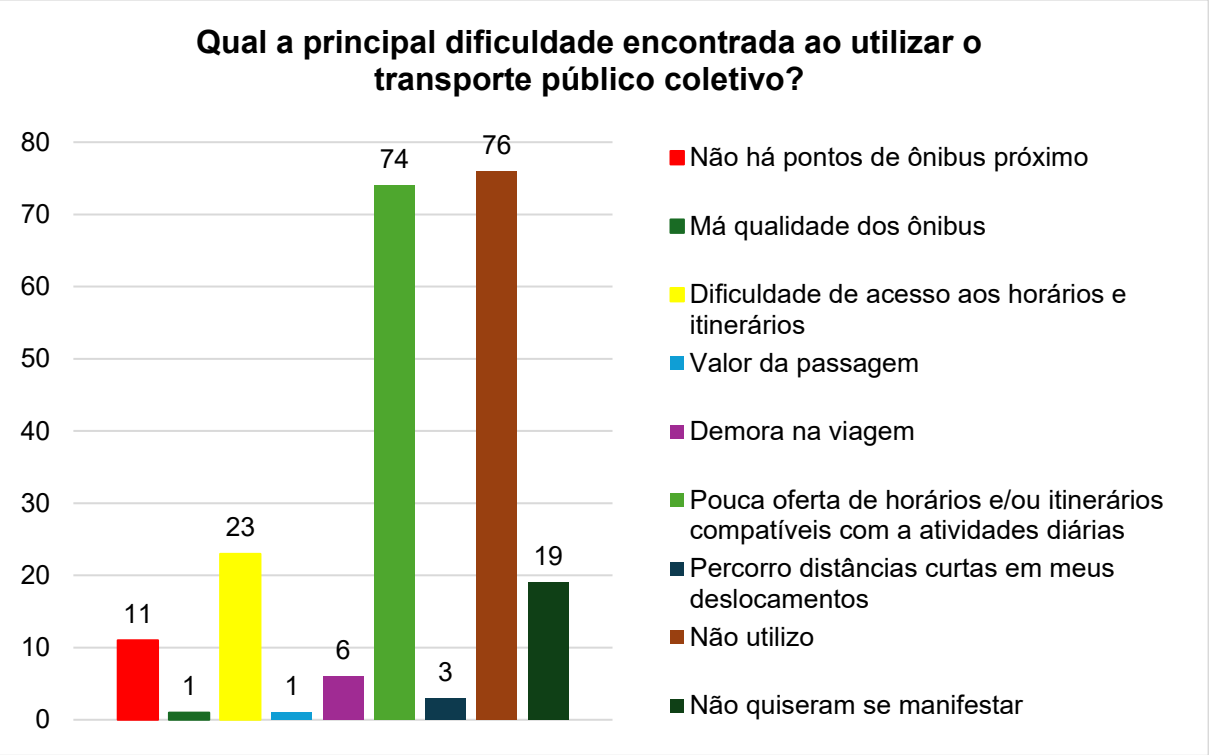
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

O transporte coletivo é um dos modais mais vantajosos para a mobilidade urbana, pois permite que muitas pessoas se desloquem simultaneamente, ocupando menos espaço viário em comparação aos veículos motorizados individuais. Contudo, apesar de seus benefícios, a oferta deste serviço no contexto urbano ainda enfrenta diversas problemáticas associadas ao próprio sistema.

A Figura 188 evidencia como principal problemática a oferta insuficiente de horários e itinerários, muitas vezes incompatíveis com as atividades diárias da população. Esse fator impacta diretamente na escolha do modal, quando o transporte coletivo apresenta rotas e horários adequados às rotinas de trabalho ou estudo, torna-se opção óbvia, entretanto, diante de incompatibilidade, a população tende a optar por veículos individuais motorizados, que oferecem maior flexibilidade e comodidade.

O gráfico também salienta as dificuldades no acesso às informações sobre o transporte coletivo, um elemento que inviabiliza sua utilização por muitas pessoas. Afinal, sem informações claras e disponíveis, torna-se difícil compreender como utilizar o modal nos deslocamentos cotidianos.

Figura 188 – Gráfico da questão "Qual a principal dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?"

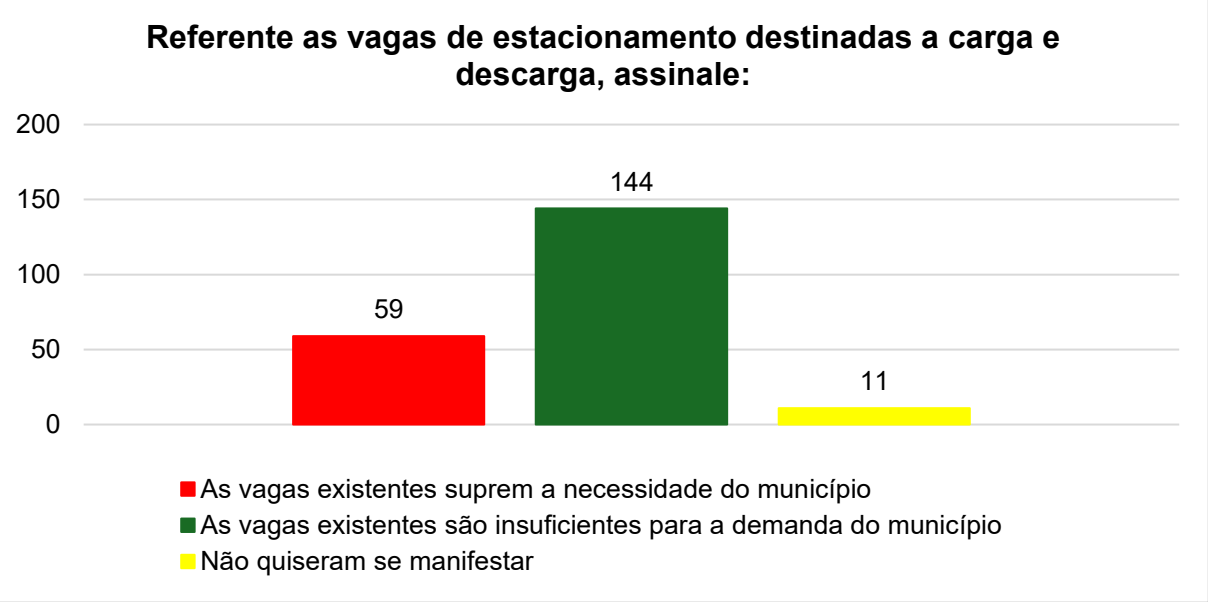


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

O transporte de cargas e mercadorias também foi abordado no formulário, considerando que impacta diretamente o cotidiano dos moradores. Assim, a questão apresentada na Figura 189 buscou verificar se as vagas existentes destinadas a essa atividade são suficientes para atender à demanda da cidade, tendo como resultado a constatação de que elas são insuficientes.

A existência de vagas demarcadas, especialmente em locais com alta concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços, tem como objetivo reduzir os conflitos gerados pela circulação e parada de veículos de grande porte nas áreas urbanizadas. Portanto, a insuficiência dessas gera agravos consideráveis, principalmente relacionados à continuidade do fluxo no sistema viário municipal.

Figura 189 – Gráfico da questão "Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:"

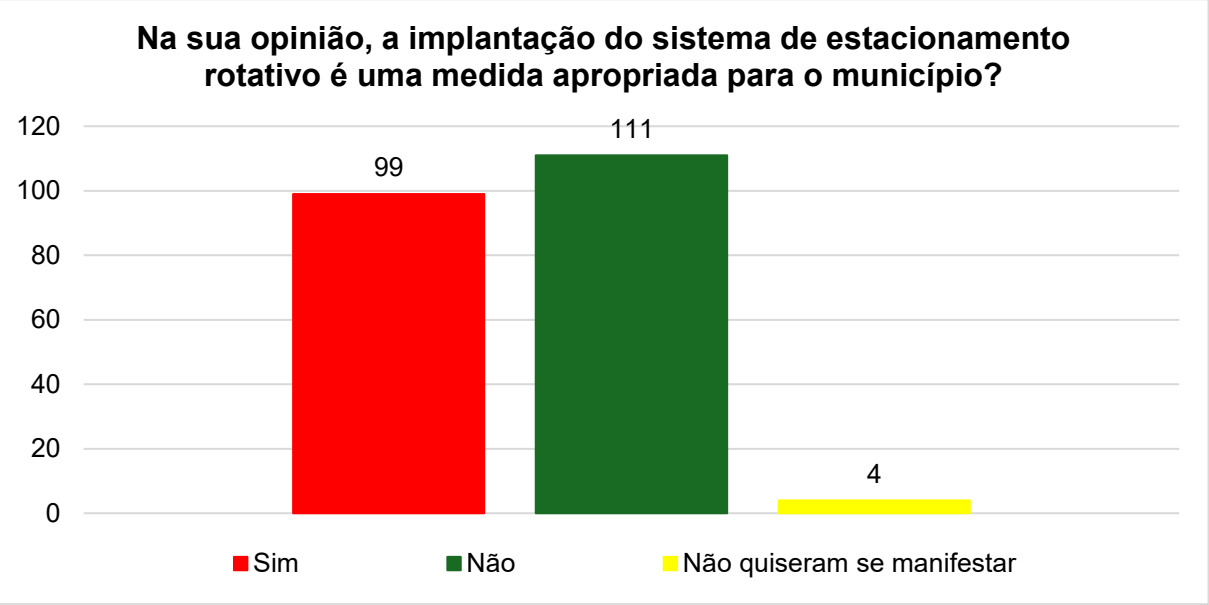


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Em relação ao transporte individual motorizado, os participantes do questionário tinham que responder se consideravam o estacionamento rotativo uma opção viável para ser implantada em Itapoá. Na Figura 190 pode-se observar que houve dúvidas nesta temática, pois 51,86% (cinquenta e um virgula oitenta e seis por cento) indicaram que não, enquanto 46,26% (quarenta e sei virgula vinte e seis por cento) afirmaram que sim.

Cabe ressaltar que o estacionamento rotativo tem como principal objetivo ampliar a disponibilidade de vagas ao controlar o tempo em que cada veículo pode ocupar o espaço público. Esta regra garante que o período de permanência de um mesmo veículo estacionado na via seja limitado, oportunizando que este espaço público seja utilizado por vários motoristas ao longo do dia, trazendo fluxo contínuo e compartilhamento de espaços.

Figura 190 – Gráfico da questão “Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativa é uma medida apropriada para o município?”

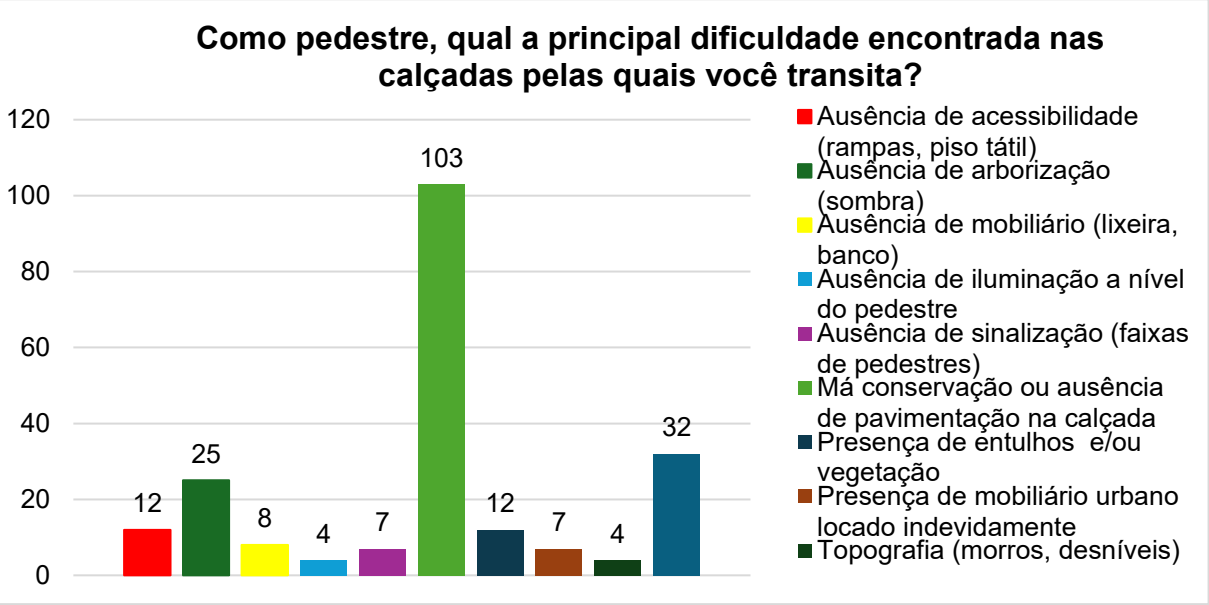


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Apesar do contexto urbano ofertar diversos modos de transporte, em algum momento da rotina cotidiana de todas as pessoas, elas serão pedestres. Desta forma, estão passiveis de identificar as dificuldades existentes ao se deslocar a pé, dentro do perímetro urbano municipal.

A Figura 191 expõe como principal problemática a má conservação ou ausência de pavimentação na calçada, característica essa já identificada na leitura técnica. Essa precariedade de infraestrutura impacta todos os elementos presentes na questão, pois com a falta de calçadas não haverá mobiliários, acessibilidade e arborização.

Figura 191 – Gráfico da questão “Como pedestre, qual a principal dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?”

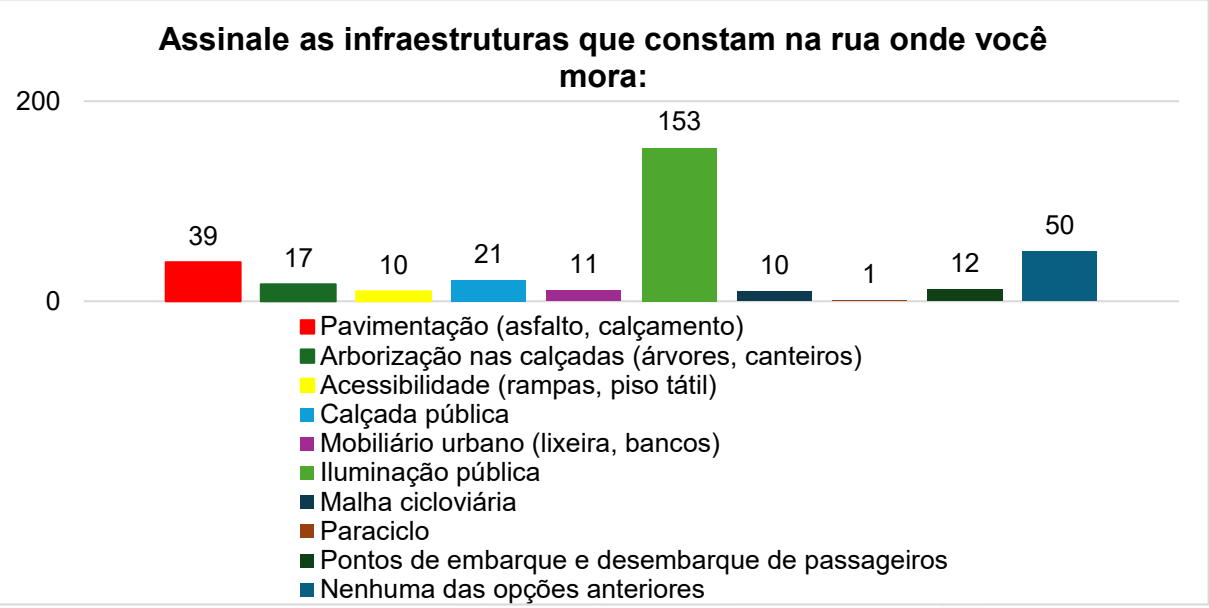


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Após pontuar a perspectiva dos participantes do questionário referente aos modais de deslocamento, eles foram indagados a respeito das infraestruturas que constam na rua onde residem. O gráfico presente na Figura 192 aponta a iluminação pública como elemento mais comum nas vias urbana, presente em 71,49% (setenta e um virgula quarenta e nove por cento) dos endereços coletados.

Seguidamente, 23,36% (vinte e três virgula trinta e seis por cento) dos participantes indicaram não haver qualquer infraestrutura e os demais elementos, se mantiveram abaixo dos 18,50% (dezoito vírgula cinquenta por cento). A precariedade na oferta de infraestruturas básicas, como calçadas públicas e acessibilidade, retrata um cenário preocupante para a mobilidade urbana, pois acaba dificultando o acesso equitativo aos espaços urbanos e comprometendo a qualidade de vida dos moradores.

Figura 192 – Gráfico da questão “Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

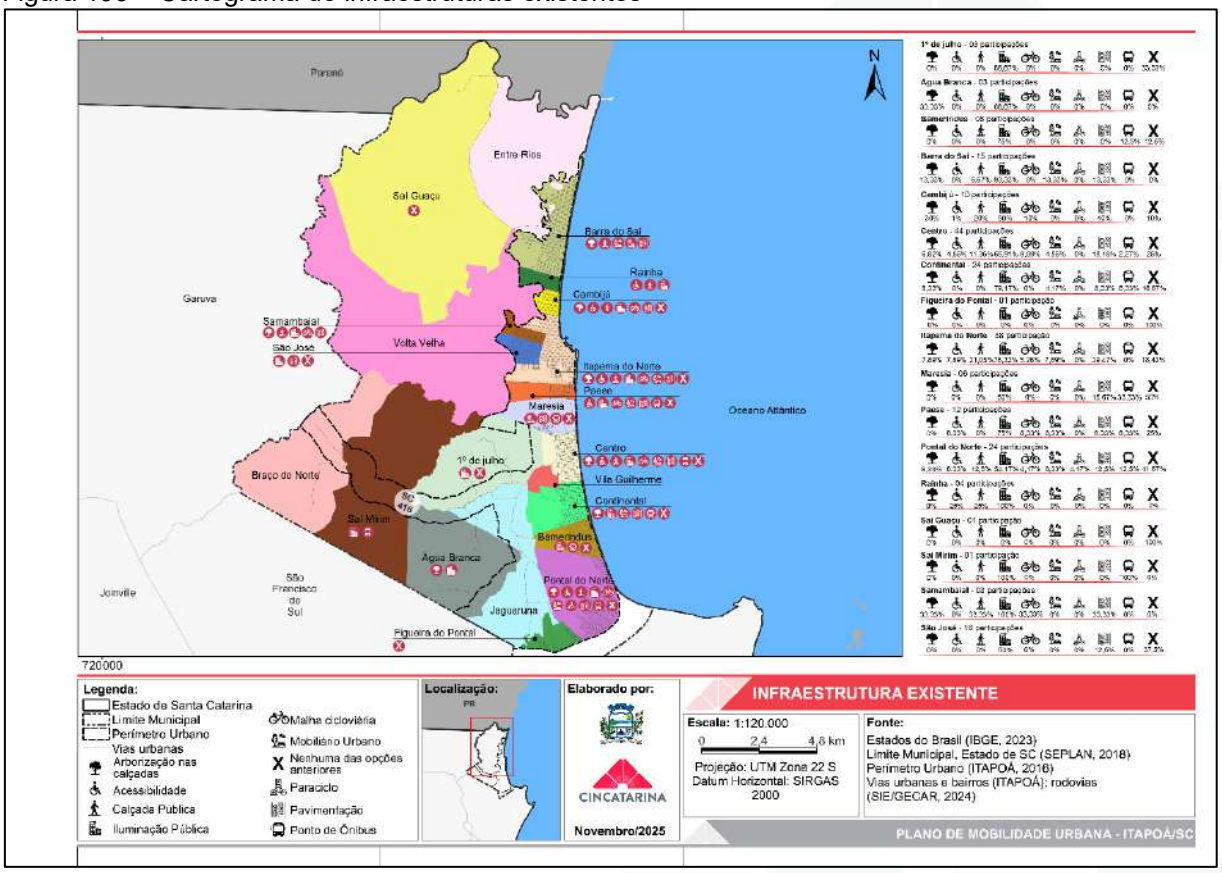
Considerando os dados coletados na questão apresentada na Figura 192, foi possível mensurar as infraestruturas de mobilidade existentes nos bairros que tiveram participação na pesquisa. O cartograma da Figura 193 apresenta o número de participações por bairro e as infraestruturas indicadas como existes. As opções disponibilizadas aos participantes incluíram: pavimentação, arborização nas calçadas, acessibilidade, caçada pública, mobiliário urbano, iluminação pública, malha cicloviária, paraciclo, pontos de embarque e desembarque de passageiros e, adicionalmente, a opção “nenhuma das opções anteriores”, para os casos em que tais elementos estão ausentes.

A combinação entre essas informações e as análises técnicas realizadas permite compreender não apenas a existência dessas infraestruturas, mas também avaliar se há continuidade espacial entre elas ou se ocorrem apenas de forma isolada e pontual em determinados bairros. Além disso, essas informações contribuem para identificar a qualidade e a capacidade dessas infraestruturas de atender às necessidades da população que circula pelas vias urbanas do município.

Com base no cartograma, observa-se que a iluminação pública é o elemento mais amplamente distribuído, presente em praticamente todos os bairros analisados. Em contraste, infraestruturas como paraciclos, malha cicloviária, acessibilidade, calçadas, pavimentação e arborização aparecem de maneira pontual, indicando significativa descontinuidade da infraestrutura urbana voltada à mobilidade.

Entre os elementos identificados de forma pontual, destaca-se que eles se concentram predominantemente nos bairros Centro, Itapema do Norte, Pontal do Norte e Continental.

Figura 193 – Cartograma de infraestruturas existentes



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

A Figura 194 representa graficamente as ruas em que os participantes mais trafegam durante seus deslocamentos diários, sendo que na referida questão eram apontadas algumas vias, previamente aprovadas pela municipalidade, e dado a opção de preencherem outras vias, caso achassem pertinente.

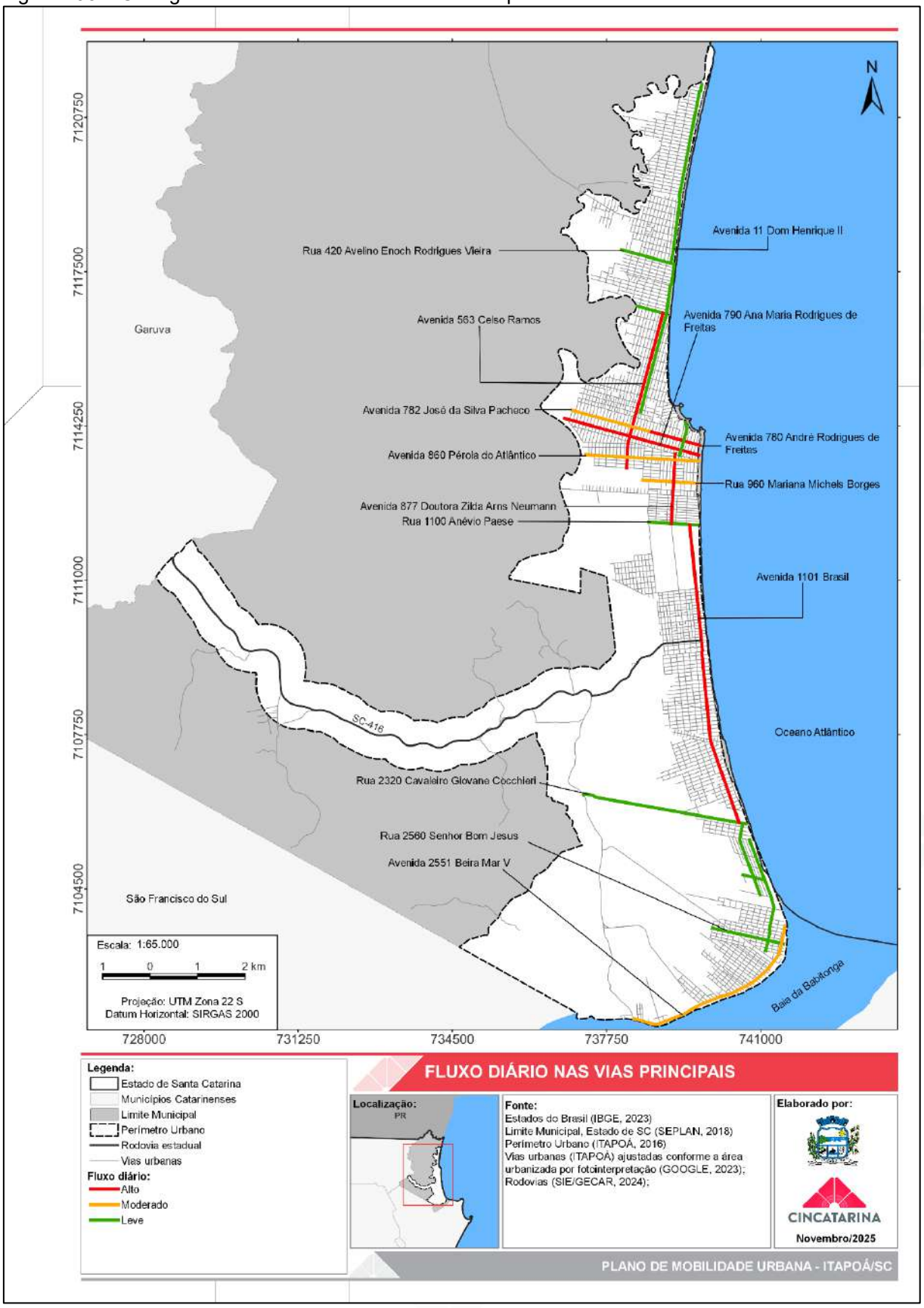
Dentre elas, as vias que mais foram apontadas como pertencentes ao percurso diário da população são: Av. 563 Celso Ramos com 63,55% (sessenta e três virgula cinquenta e cinco por cento), Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas com 62,15% (sessenta e dois virgula quinze por cento), Av. 780 André Rodrigues de Freitas com 57,48% (cinquenta e sete virgula quarenta e oito por cento) e Av. 1101 Brasil com 51,87% (cinquenta e um virgula oitenta e sete por cento).

Figura 194 – Gráfico da questão “Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:”

Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Essas vias apresentam-se como importantes trechos de conexão norte-sul e leste oeste no município, sendo responsáveis por grande parte do escoamento de tráfego oriundo da concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços. Para facilitar o entendimento de a quais vias o gráfico se refere, o cartograma da Figura 195 ilustra-as, dividindo-as em fluxo diário leve, moderado e alto de pessoas.

Figura 195 – Cartograma de Fluxo Diário nas Vias Principais



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Apesar de existirem vias que funcionam como importantes eixos de conexão no município de Itapoá, compreender como os deslocamentos realmente ocorrem exigiu perguntar aos participantes qual era o seu principal trajeto diário. Eles foram convidados a indicar tanto o ponto de origem quanto o de destino.

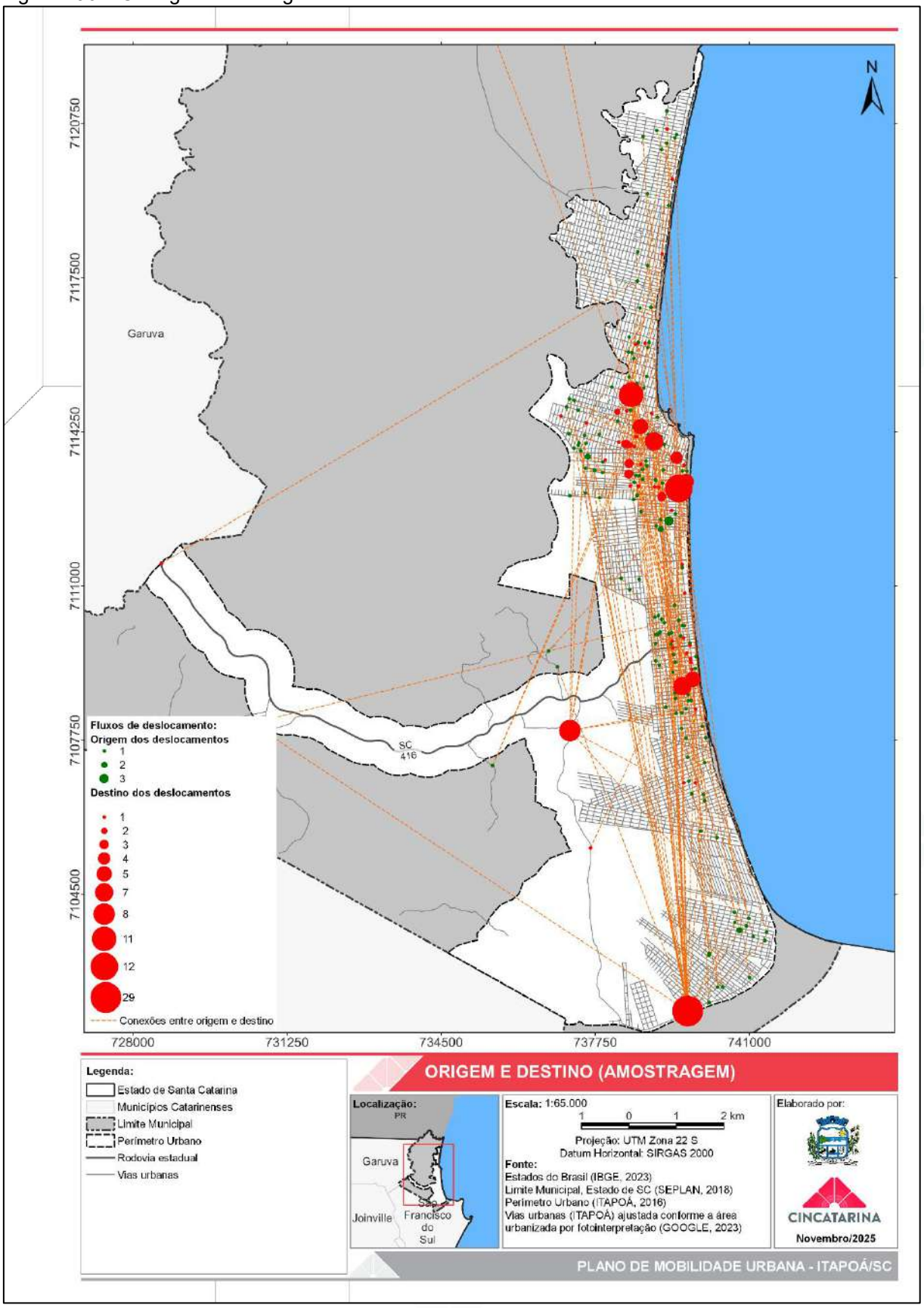
De modo geral, o ponto de origem corresponde ao endereço residencial dos participantes, representado em verde no cartograma da Figura 196. O ponto de destino, marcado em vermelho, refere-se majoritariamente ao local de trabalho ou estudo dos respondentes. As marcações foram feitas de forma aproximada, sendo que os pontos maiores indicam maior concentração de pessoas partindo ou chegando ao local. As linhas tracejadas evidenciam o sentido predominante dos fluxos de circulação.

Com base nas configurações estabelecidas para o cartograma da Figura 196, observa-se que, embora os pontos de origem sejam bastante variáveis, os de destinos tendem a se concentrar em alguns locais específicos. Entre eles destaca-se a Av. 2551 Beira Mar V, que dá acesso ao porto de Itapoá, funcionando como um importante Polo Gerador de Viagens, recebendo diariamente pessoas de diversas regiões da cidade.

Outro ponto relevante é a Estrada 5000 José Alves, que atualmente reúne grande parte das atividades de apoio ao porto, gerando intenso fluxo de circulação. Na região central, identificam-se como áreas de alta movimentação a R. 960 Mariana Michels Borges, onde se localizam edificações institucionais, incluindo a Prefeitura Municipal, e a Av. 563 Celso Ramos, que concentra grande parte das atividades comerciais do município.

Esses trajetos evidenciam a necessidade de deslocamentos diários, muitas vezes levando a população a percorrer longas distâncias até os extremos do município para cumprir seus compromissos. Embora indispensáveis, esses deslocamentos contribuem para a lentidão no trânsito e o aumento de conflitos viários, reforçando a importância de se pensar em modos de transporte coletivo capazes de atender às rotas cotidianas com maior eficiência.

Figura 196 – Cartograma de origem e destino



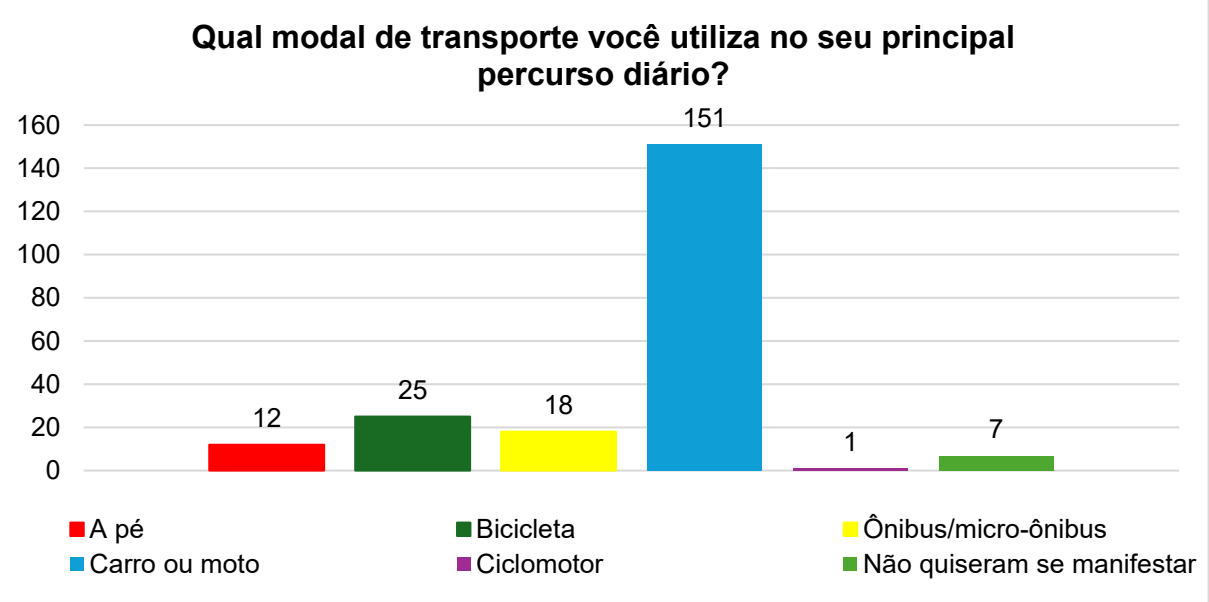
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

A compreensão das rotas diárias da população é fundamental para analisar o funcionamento urbano; entretanto, outros fatores influenciam diretamente esses deslocamentos, como o modal utilizado, a frequência com que o percurso é realizado e os horários em que ocorre.

Os gráficos apresentados da Figura 197 à Figura 199 ilustram essas variáveis, evidenciando que os moradores de Itapoá preferem deslocar-se de carro ou moto, geralmente realizando o trajeto ao menos duas vezes ao dia, principalmente nos períodos da manhã (entre 7h e 9h), do meio-dia (entre 11h e 14h) e da tarde (entre 18h e 20h).

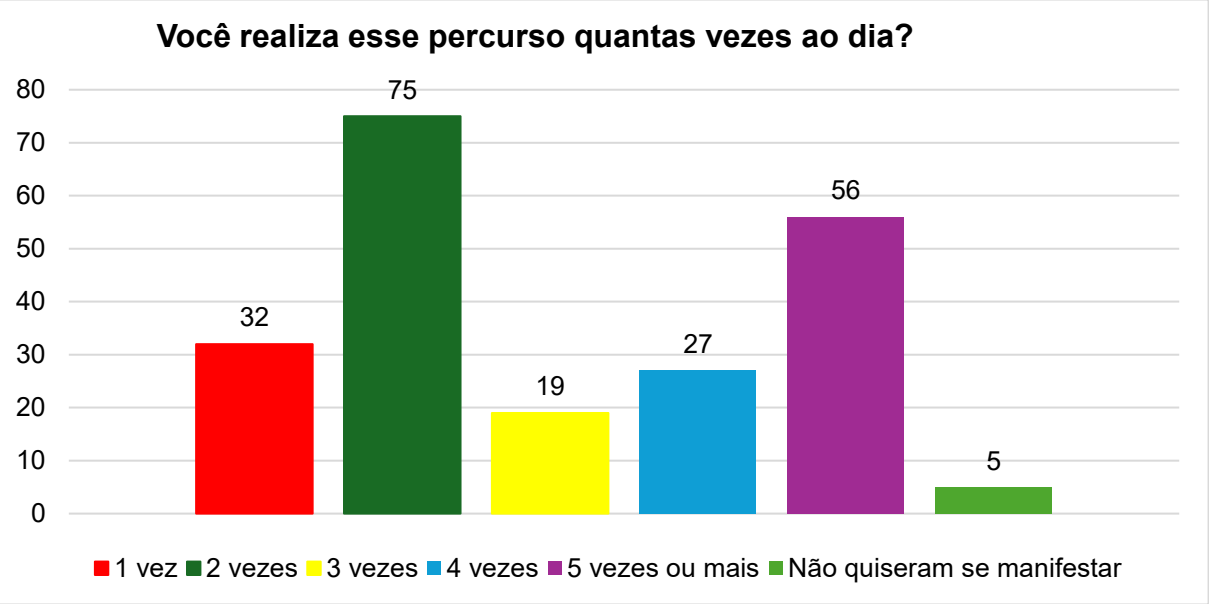
Conclui-se, portanto, que, embora os participantes do questionário optem por veículos individuais motorizados em busca de conforto e comodidade, essa escolha acaba sobrecarregando o sistema viário, sobretudo nos horários de pico.

Figura 197 – Gráfico da questão “Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?”



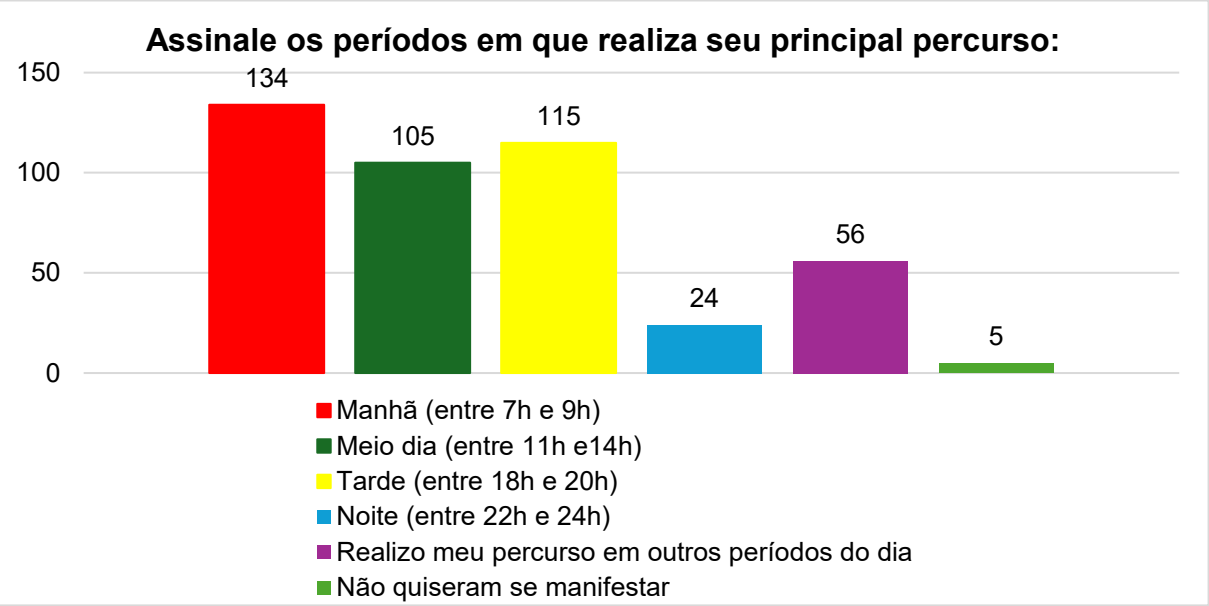
Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 198 – Gráfico da questão “Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Figura 199 – Gráfico da questão “Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:”

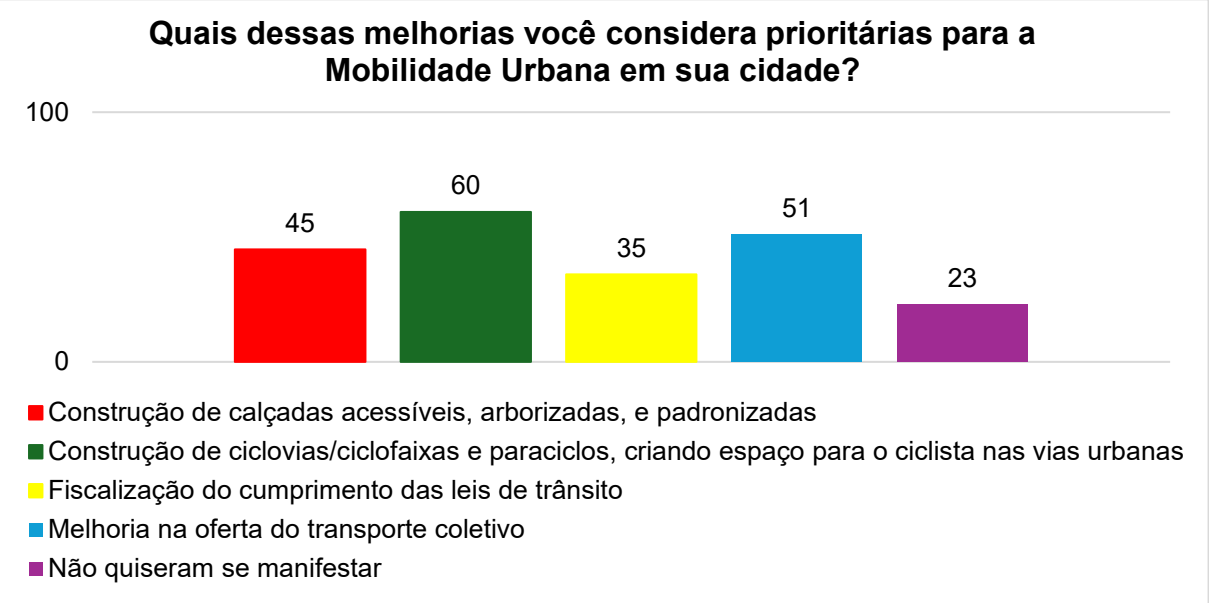


Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Ainda, o questionário incluía uma pergunta que solicitava aos participantes que priorizassem as melhorias necessárias para a mobilidade urbana da cidade. Os resultados, apresentados na Figura 200, destacam o interesse dos munícipes na implantação de uma malha cicloviária e de paraciclos, evidenciando o desejo de utilizar a bicicleta como meio de transporte diário, independentemente da distância a ser percorrida.

Em seguida, os respondentes apontam como essencial a melhoria na oferta de transporte coletivo, que, conforme as contribuições escritas apresentadas posteriormente, está diretamente relacionada à adequação de horários e itinerários às jornadas de trabalho ou estudo dos usuários.

Figura 200 – Gráfico da questão “Quais dessas melhorias você considera prioritária para a Mobilidade Urbana em sua cidade?”



Fonte: Elaborado pelo CINCATARINA (2025).

Ao final do questionário, havia uma caixa destinada a sugestões de melhorias para a mobilidade urbana municipal, na qual 170 (cento e setenta) pessoas deixaram suas contribuições. Esses apontamentos estão disponíveis na íntegra no Apêndice VI deste documento.

As contribuições relacionadas ao eixo pedestres destacam a ausência de calçadas adequadas, que em muitos casos são estreitas, irregulares, sem acessibilidade, arborização, mobiliário urbano ou sinalização tátil, além de apresentarem elementos obstrutivos, como postes e placas de sinalização.

No que se refere à infraestrutura para circulação de bicicletas, os participantes apontaram problemas relacionados à descontinuidade da malha cicloviária existente e à má sinalização. Demonstraram ainda descontentamento pelo fato de muitas ciclofaixas estarem implementadas junto às calçadas públicas, o que gera conflitos com os pedestres que não respeitam as delimitações existentes.

Outro ponto de destaque é a preocupação com a segurança viária, especialmente diante do uso crescente e pouco fiscalizado de bicicletas motorizadas

e veículos autopropelidos, que circulam em alta velocidade nas vias e, em alguns casos, nas calçadas, colocando os pedestres em risco.

Em relação ao transporte coletivo, os participantes manifestaram insatisfação com a falta de pontos de ônibus adequados, horários insuficientes, linhas limitadas, baixa cobertura territorial e atrasos frequentes. Os moradores também sugerem a criação de um terminal urbano central para integrar as linhas e ampliar o atendimento, bem como a implementação de soluções que permitam o monitoramento em tempo real das linhas.

O eixo táxi e transporte por aplicativo recebeu menor número de contribuições, mas os moradores apontam a necessidade de fiscalização do modal, garantindo que os veículos utilizados atendam aos padrões de segurança exigidos.

Quanto a cargas e mercadorias, há grande preocupação com o intenso fluxo de caminhões em Itapoá, que circulam pelas vias urbanas, gerando lentidão, insegurança, desgaste viário e diversos conflitos. Os moradores solicitam fiscalização rigorosa, horários restritos de circulação, criação de rotas e vias alternativas exclusivas para caminhões e a implantação de áreas de estacionamento adequadas.

Por fim, o eixo de circulação viária aponta problemas como ruas esburacadas, falta de pavimentação em bairros e vias alternativas, sinalização insuficiente, excesso de lombadas e rotatórias mal planejadas, fatores que comprometem a fluidez e a segurança do trânsito na cidade.

De modo geral, observa-se que as problemáticas identificadas pela população convergem com a leitura técnica, evidenciando o interesse coletivo em tornar Itapoá uma cidade pensada para as pessoas.

CAPÍTULO IV

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A leitura técnica e comunitária possibilitou compreender que, embora Itapoá possua legislações municipais que tratam de temas vinculados à mobilidade urbana e a seus elementos auxiliares, persistem problemáticas relacionadas à efetiva aplicação desses conceitos no território.

Conceitos associados a cidades conectadas, coordenadas e compactas, à acessibilidade universal e à integração intermodal mostram-se pouco presentes na dinâmica urbana local. Esse cenário evidencia-se pelo fato de que a população se desloca diariamente por distâncias consideráveis para atender às suas necessidades cotidianas, recorrendo prioritariamente ao uso do veículo individual motorizado, em detrimento dos modos ativos e do transporte coletivo.

Dessa forma, a cidade se moldou com base na priorização do deslocamento dos veículos motorizados, com vias que, em sua maioria, apresentam faixas de circulação bidirecionais, estacionamentos destinados a automóveis e motocicletas em ambos os lados da via, enquanto o espaço reservado aos pedestres e ciclistas é reduzido e, em diversas situações, inexistente. Essa lógica de organização viária contribui para a insegurança, a fragmentação dos deslocamentos e a exclusão de usuários mais vulneráveis.

Ademais, a infraestrutura auxiliar das vias, como arborização, mobiliário urbano, sinalização horizontal e vertical e pontos de embarque e desembarque, encontra-se distribuída de forma pontual no município e, frequentemente, em desacordo com as normas técnicas vigentes. Tal condição compromete a funcionalidade do sistema viário, reduz a qualidade dos espaços públicos e contribui para o agravamento das problemáticas já identificadas.

Adicionalmente, Itapoá apresenta uma característica peculiar: a presença do porto, configurado como um Polo Gerador de Tráfego. Esse equipamento atrai diariamente um fluxo significativo de veículos de carga, que utilizam a infraestrutura urbana e viária, muitas vezes de forma inadequada, resultando na sua deterioração precoce e no aumento de conflitos viários.

Em contraponto às problemáticas identificadas, é fundamental destacar que uma cidade planejada para as pessoas deve ser acessível, segura, compartilhada,

ativa e coletiva. Para isso, faz-se necessária a democratização e a distribuição harmônica do espaço viário, a implementação de velocidades compatíveis com a diversidade de usuários, a integração entre os diferentes modos de transporte e o compartilhamento das infraestruturas, priorizando pedestres e ciclistas e desestimulando o uso do veículo individual motorizado nos deslocamentos cotidianos.

Ao garantir essas características, é possível transformar as ruas em espaços de convivência seguros, confortáveis e inclusivos, promovendo maior qualidade de vida, equidade no uso do espaço urbano e uma mobilidade mais eficiente e humanizada para todas as pessoas.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARCH DAILY. **Guia de projeto para paraciclos e bicicletários**. 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/910581/guia-de-projeto-para-paraciclos-e bicicletarios?utm_medium=email&utm_source=ArchDaily%20Brasil&kth=1,475,314>. Acesso em: 04 maio 2021.

AMUNESC, Associação de Municípios do Nordeste de Santa Catarina. **Conheça Itapoá**. Poder Legislativo Câmara Municipal de Itapoá, Itapoá, 01 de setembro de 2019. Disponível em: https://www.camaraitapoa.sc.gov.br/camara-itapoa/conheca-itapoa-sc.html. Acesso em: 02 abr. 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 16537**: Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro. 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050:** Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2020. Rio de Janeiro, 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Dados do transporte público por ônibus.** 2023. Disponível em: https://ntu.org.br/novo/AreasInternas.aspx?idArea=7. Acesso em: 15 abr. 2025.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Integração nos transportes públicos.** 2007. Disponível em: < http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2016/02/24/844ED48C-AD51-4C8E-A50C-15B4E13548EE.pdf>. Acesso em: 21 jul. 2023.

BAFNA, S. Space Syntax: **A Brief Introduction to Its Logic and Analytical Techniques**. Environment and Behavior, v. 35, n. 1, p. 17-29, 2003.

BRASIL. Decreto n.º 5.296, de 2 de dezembro de 2004. **Regulamenta as leis n.º 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.**

BRASIL. Lei Federal n.º 10.741, de 1 de outubro de 2003. **Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.**

BRASIL. Lei Federal n° 10.098, de 19 de dezembro de 2000. **Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.**

BRASIL. Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade.**

BRASIL. Lei Federal n.º 12.468, de 26 de agosto de 2011. **Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei n.º 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.**

BRASIL. Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana.**

BRASIL. Lei Federal n.º 12.651, de 25 de maior de 2012. **Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis n.ºs 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis n.ºs 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória n.º 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.**

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.
Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm**.** Acesso em: 11 abr. 2025.

BRASIL. Lei Federal n.º 13.640, de 26 de março de 2018. **Altera a Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.**

BRASIL. Lei Federal n.º 13.724, de 4 de outubro de 2018. **Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana.**

BRASIL. Lei Federal n.º 6.766, de 19 de dezembro de1979. **Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.**

BRASIL. Lei Federal n.º 9.394, de 20 de dezembro de 1996. **Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.**

BRASIL. Lei Federal n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução n.º 738, de 06 de setembro de 2018**. Estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas. Brasília, 2018.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução n.º 965, de 17 de maio de 2022**. Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos. Brasília, 2022.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução n.º 973, de 18 de julho de 2022**. Institui o Regulamento de Sinalização Viária. Brasília, 2022.

Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN; Ministério dos Transportes. Resolução CONTRAN nº 966, de 15 de junho de 2023. **Dispõe sobre o trânsito, em via**

pública, de ciclomotores, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9962023.pdf. Acesso em: 15 abr. 2025.

CONTRAN. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. **Volume V - Sinalização Semafórica**. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy_of___05___MBST_Vol._V___Sinalizacao_Semaforica.pdf. Acesso em: 14 abr. 2025.

DATASUS**. População residente - estudo de estimativas populacionais por município, idade e sexo 2000-2024 Brasil**. Ministério da Saúde. 2024. Disponível em: http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?ibge/cnv/popsvs2024br.def. Acesso em: 03 abr. 2025.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Manual para ordenamento do uso do solo nas faixas de domínio e lindeiras das rodovias federais. 2. Ed. Rio de Janeiro: DNIT, 2005.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Manual de projeto geométrico de travessias urbanas.** 2010.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). **Manual de procedimentos para o tratamento de polos geradores de tráfego**. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001. 84f.

EMPRESA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA E EXTENSÃO RURAL DE SANTA CATARINA (EPAGRI). **Atlas Climatológico do Estado de Santa Catarina**. 2007.

HILLIER, Bill; PENN, A.; HANSON; GRAJEWSKI, T.; XU, J. **Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement**. Environment and Planning B, v. 20, p. 29-66, 1993.

ETTL - Engenharia de Transporte Tráfego e Logística. Plano de Transporte Público Coletivo e Elaboração da Minuta de Edital de Concessão para o Município de Itapoá. **Relatório 2 - Proposições e sugestões de melhoria**. Itapoá, 2015. Disponível em: https://itapoa.atende.net/cidadao/pagina/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&file=1487265CF11BC5C23531808EAA3EA246112C25EA&sistema=WPO&classe=UploadMidia. Acesso em: 22 abr. 2025.

ITAPOÁ. Decreto nº 66, de 08 de março de 1991. **Desconto do transporte coletivo da rede municipal**. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/1991/7/66/decreto-n-66-1991-desconto-do-transporte-coletivo-da-rede-municipal?q=transporte%20coletivo. Acesso em: 15 abr. 2025.

ITAPOÁ. Decreto nº 1.153, de 09 de junho de 2010. **Regulamenta as leis complementares municipais 05 e 06 de 2003, estabelece parâmetros para a execução ou reconstrução de calçadas no município de Itapoá-SC, e dá outras**

providencias. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2010/116/1153/decreto-n-1153-2010-regulamenta-as-leis-complementares-municipais-05-e-06-de-2003-estabelece-parametros-para-a-execucao-ou-reconstrucao-de-calcadas-no-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-p. Acesso em: 14 abr. 2025.

ITAPOÁ. Decreto nº 1.593, de 13 de julho de 2012. **Regulamenta a prestação do serviço público e privado de transporte coletivo de passageiros no município de Itapoá-SC, e dá outras providencias**. 2012a. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2012/160/1593/decreto-n-1593-2012-regulamenta-a-prestacao-do-servico-publico-e-privado-de-transporte-coletivo-de-passageiros-no-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=transporte+coletivo. Acesso em: 17 abr. 2025.

ITAPOÁ. Decreto nº 1.594, de 13 de julho de 2012. **Regulamenta o tráfego de caminhões e o serviço de carga e descarga no perímetro urbano de Itapoá-SC, e dá ouras providências**. 2012b. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2012/160/1594/decreto-n-1594-2012-regulamenta-o-trafego-de-caminhoes-e-o-servico-de-carga-e-descarga-no-perimetro-urbano-do-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=cargas+e+mercadorias. Acesso em: 24 abr. 2025.

ITAPOÁ. Decreto nº 5.909, de 14 de junho de 2023. **Estabelece o valor da Unidade Taximétrica das tarifas do serviço de táxi no Município, nos termos da Lei nº 1.258, de 19 de maio de 2023**; 2023b. Disponível: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2023/591/5909/decreto-n-5909-2023-estabelece-o-valor-da-unidade-taximetrica-das-tarifas-do-servico-de-taxi-do-municipio-nos-termos-da-lei-n-1258-de-19-maio-de-2023?q=taxi. Acesso em: 24 abr. 2025.

ITAPOÁ. Decreto nº 7.72, de 20 de janeiro de 2026. **Altera o valor da tarifa relativa ao serviço de transporte coletivo prestado pelo concessionária Oceânica Sul Transportes Ltda**. 2026. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/decreto/2026/777/7762/decreto-n-7762-2026?q=7762%2F2026. Acesso em: 13 abr. 2026.

ITAPOÁ. **Dados Políticos**. [d.s.]a. Disponível em: https://itapoa.atende.net/cidadao/pagina/dados-politicos. Acesso em: 02 abr. 2025.

ITAPOÁ. **Dados Históricos**. [s.d.]b. Disponível em: https://itapoa.atende.net/cidadao/pagina/dados-historicos. Acesso em: 02 abr. 2025.

ITAPOÁ**. Hidrografia**. Disponível em: https://itapoa.atende.net/cidadao/pagina/hidrografia#:~:text=Os%20maiores%20Rios%20do%20Munic%C3%ADpio,Gua%C3%A7%C3%BA%20e%20o%20Rio%20Jaguaruna.&text=%C3%89%20a%20maior%20bacia%20hidrogr%C3%A1fica,do%20Norte%20e%20Sa%C3%AD%20Mirim. Acesso em: 17 jun. 2025.

ITAPOÁ. **Lei Orgânica do Município de Itapoá/SC**. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/lei-organica-itapoa-sc. Acesso em: 12 de mar. 2025.

ITAPOÁ. Lei Complementar nº 48, de 28 de setembro e 2016. **Institui o Plano Diretor Municipal, estabelece objetivos, diretrizes e instrumentos para as ações de planejamento do município de Itapoá/SC, e dá outras providencias**. 2016 a. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-itapoa-sc. Acesso em: 04 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei Complementar nº 49, de 03 de outubro de 2016. **Institui o Código de Obras do município de Itapoá/SC, e dá outras providências**. 2016e. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-complementar/2016/5/49/lei-complementar-n-49-2016-institui-o-codigo-de-obras-do-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=49%2F2016. Acesso em: 08 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei Complementar nº 50, de 14 de dezembro de 2016. **Institui o Código de Posturas do Município de Itapoá/SC, e dá outras providências**. 2016f. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/codigo-de-posturas-itapoa-sc. Acesso em: 09 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei Complementar nº 110, de 22 de fevereiro de 2022. **Dispõe sobre a estrutura administrativa do Poder Executivo Municipal e dá outras providencias.** Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-complementar/2022/11/110/lei-complementar-n-110-2022-dispoe-sobre-a-estrutura-administrativa-do-poder-executivo-municipal-e-da-outras-providencias. Acesso em: 01 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 186, de 27 de outubro de 1999. **Dispõe sobre a funcionalidade e adaptação dos logradouros e das edificações de uso público, a fim de garantir acesso adequado as pessoas portadoras de deficiência**. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/1999/19/186/lei-ordinaria-n-186-1999-dispoe-sobre-a-funcionalidade-e-adaptacao-dos-logradouros-e-das-edificacoes-de-uso-publico-a-fim-de-garantir-acesso-adequado-as-pessoas-portadoras-de-deficien. Acesso em: 10 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei n 345, Data: 16 de junho de 2011. **Autoriza o tráfego de veículos de carga, de maneira alternativa, pelas vias urbanas do município de Itapoá com destino/origem ao porte de Itapoá, e dá outras providências**. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2011/35/345/lei-ordinaria-n-345-2011-autoriza-o-trafego-de-veiculos-de-carga-de-maneira-alternativa-pelas-vias-urbanas-do-municipio-de-itapoa-com-destino-origem-ao-porto-de-itapoa-e-da-outras-pro. Acesso em: 25 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 624, de 11 de novembro de 2015. **Institui o marco legal dos serviços de transporte público no município de Itapoá e dá outras providências**. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2015/63/624/lei-ordinaria-n-624-2015-institui-o-marco-legal-dos-servicos-de-transporte-publico-no-municipio-de-itapoa-e-da-outras-providencias?q=transporte%20coletivo. Acesso em: 15 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 1.480, de 6 de novembro de 2025. **Instituí o Programa "Adote um Ponto de Ônibus" no município de Itapoá e dispõe sobre a celebração de**

parcerias com organizações da sociedade civil e outros entes públicos ou privados, nos termos da Lei Federal n. 13.019/2014.Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2025/148/1480/lei-ordinaria-n-1480-2025?q=1480%2F2025. Acesso em: 13 abr. 2026.

ITAPOÁ. Lei nº 676, de 29 de setembro de 2016. **Dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo urbano do município de Itapoá/SC**. 2016c. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-itapoa-sc. Acesso em: 07 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 679/2016, de 17 de outubro de 2016. **Dispõe sobre a delimitação do perímetro urbano do município de Itapoá/SC, e dá outras providências**. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2016/68/679/lei-ordinaria-n-679-2016-dispoe-sobre-a-delimitacao-do-perimetro-urbano-do-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=679%2F2016. Acesso em: 19 maio 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 680, de 25 de outubro de 2016. **Dispõe sobre a circulação, transporte, e mobilidade para o município de Itapoá/SC**. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-itapoa-sc. Acesso em: 07 mar. 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 682, de 01 de novembro de 2016. **Dispões sobre o Parcelamento do Solo para fins urbanos no município de Itapoá/SC, e dá outras providências.** 2016d. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2016/69/682/lei-ordinaria-n-682-2016-dispoe-sobre-o-parcelamento-do-solo-para-fins-urbanos-no-municipio-de-itapoa-sc-e-da-outras-providencias?q=Parcelamento+do+solo. Acesso em: 07 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 734/2017, de 31 de outubro de 2017. **Dispões sobre o serviço de transporte de passageiros sob o regime de fretamento e dá outras providências**. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2017/74/734/lei-ordinaria-n-734-2017-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-de-passageiros-sob-o-regime-de-fretamento-e-da-outras-providencias?q=transporte%20coletivo. Acesso em: 15 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 1.258, de 19 de maio de 2023. **Dispões sobre o serviço de táxi no município de Itapoá, e dá outras providencias**. 2023a. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2023/126/1258/lei-ordinaria-n-1258-2023-dispoe-sobre-o-servico-de-taxi-no-municipio-de-itapoa-e-da-outras-providencias?q=taxi. Acesso em: 24 abr. 2025.

ITAPOÁ. Lei nº 1.426, de 24 de março de 2025. **Dispõe sobre a obrigatoriedade de reparo de danos causados por construtoras e incorporadoras em calçadas, pavimentação e infraestruturas públicas no município de Itapoá e dá outras providências**. 2025 a. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/i/itapoa/lei-ordinaria/2025/143/1426/lei-ordinaria-n-1426-2025-dispoe-sobre-a-obrigatoriedade-de-reparo-de-danos-causados-por-construtoras-e-incorporadoras-em-calcadas-pavimentacoes-e-infraestruturas-publicas-no-munici. Acesso em: 14 abr. 2025

ITAPOÁ. **Legislação Plano Diretor**. 2016. Disponível em: https://itapoa.atende.net/cidadao/pagina/legislacao-plano-diretor. Acesso em: 11 mar. 2025.

ITAPOÁ, Poder Legislativo Câmara Municipal. **População de Itapoá cresce 108% em 12 anos**. 2023. Disponível em: https://www.camaraitapoa.sc.gov.br/noticias/1069-populacao-de-itapoa-cresce-108-em-12-anos.html. Acesso em: 02 abr. 2025.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Divisão Regional do Brasil. **Sobre a Publicação.** 2017. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html?=&t=sobre. Acesso em: 11 jun. 2025.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2022**. 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/>. Acesso em:11 jun 2025.

ITDP. **Como Maximizar a Micromobilidade: Oportunidades para integrar a micromobilidade ao transporte público**. 2021. Disponível em: https://itdpbrasil.org/como-maximizar-a-micromobilidade-oportunidades-para-integrar-a-micromobilidade-ao-transporte-publico/. Acesso em: 15 abr. 2025.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de Referência para o Plano de Mobilidade Urbana –** PlanMob 2015. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2015.

Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos. **Terrenos de Marinha**. 2024. Disponível em: https://www.gov.br/gestao/pt-br/assuntos/patrimonio-da-uniao/bens-da-uniao/terrenos-de-marinha. Acesso em: 13 fev. 2025.

PARANHOS, Alberto. **Novo zoneamento de Curitiba – o que muda?**. 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=rw332jfpgeU>. Acesso em: 16 dez. 2020.

PINHEIRO, Clebio Rodrigues; SOUZA, Danilo Diego de. A **importância da arborização nas cidades e sua influência no microclima**. 2017. 82 f. Monografia (Especialização) - Curso de Gestão e Educação Ambiental, Faculdades Montenegro. Disponível em: <http://www.portaldeperiodicos.unisul.br/index.php/gestao_ambiental/article/view/4179/3066>. Acesso em: 18 nov. 2020.

PORTO DE ITAPOÁ. **Institucional Galerias**. Disponível em: https://www.portoitapoa.com/galerias/. Acesso em: 17 jun. 2025.

RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS (RAIS). 2021. **Acesso ao Sistema.** Disponível em: <https://bi.mte.gov.br/bgcaged/>. Acesso em: 02 abr. 2025.

SANCHES JUNIOR, Paulo Fernandes. **Logística de Carga Urbana: uma análise da realidade brasileira.** Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Estadual de Campinas, 2008. 238 páginas. Tese.

SANTA CATARINA. Lei Complementar nº 788, de 29 de dezembro de 2021. **Institui as Regiões Metropolitanas de Joinville (RMJ), Jaraguá do Sul (RMJS), e do Planalto Norte (RMPN) e estabelece outras providências.** Disponível em: https://leis.alesc.sc.gov.br/html/2021/788_2021_lei_complementar.html. Acesso em: 10 abr. 2025.

SANTA CATARINA. Lei n.º 17.681, de 11 de janeiro de 2019. **Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Estado de Santa Catarina e adota outras providências.**

SDS - Secretaria do Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável. **Recursos Hídricos de Santa Catarina**. [s.d]. Disponível em: https://www.aguas.sc.gov.br/jsmallfib_top/DHRI/bacias_hidrograficas/bacias_hidrograficas_sc.pdf. Acesso em: 13 fev. 2025.

SENATRAN. **Conteúdo** Senatran. Ministério dos Transportes. 2025. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran. Acesso em: 03 abr. 2025.

SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA (SIDRA). **População, por sexo, situação e grupos de idade - Amostra - Características Gerais da População**. 2012. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/200#resultado. Acesso em: 02 abr. 2025.

SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA (SIDRA). **População residente, por sexo, idade e forma declarada**. 2022. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/9514#resultado. Acesso em: 02 abr. 2025.

SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA (SIDRA). **População residente, por tipo de deficiência permanente - Resultados Gerais da Amostra**. 2010. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1495#resultado. Acesso em: 02 abr. 2025.

SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA (SIDRA). **População residente, por situação de domicílio – Variável população residente (pessoas)**. 2022. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/9923#resultado. Acesso em: 29 jan. 2025.

SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA (SIDRA). **Variável - Domicílios particulares permanentes (unidades)**. 2025. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/206#resultado. Acesso em: 02 abr. 2025.

VAGGIONE, Pablo et al. **Planeamiento Urbano para Autoridades Locales**. Bogota: ONU-Habitat, 2014. Disponivel em: <https://unhabitat.org/planeamiento-urbano-para-autoridades-locales>. Acesso em: 13 jan. 2023.

WRI BRASIL. **8 Princípios da calçada.** Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/8-Principios-Calcada_2019.pdf>. Acesso em: 26 jul. 2023.

WRI BRASIL. **DOTS nos planos diretores**. 2018. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/dots-nos-planos-diretores>. Acesso em: 30 mar. 2021.

6. APÊNDICES

Apêndice I – Reunião Comunitária I

Convite

Lista de presença

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 22/09/25	HORA INÍCIO: 19h10	HORA FIM: 21:30
MUNICÍPIO: Itapoá	LOCAL: Escola Municipal Euclides Emídio da Silva	
ASSUNTOS: Reunião Comunitária I		

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
Marcondes R. Novack			Secretaria Ordem Pub		
José Antônio Moreira			Sec. Ordem Públ.		
Abdon Alves da Silva Filho			Barra do Saí		
Sandrino Coldebrio			PROM. Saí		
Cristiano Goll			CDL		
Bruno [illegible]			Barra do Saí		
Fabiola Bauck Guttoski			APREMAI		
Alex de A. Pinheiro			Sec. Ordem Pública		
Ademar Ribas do Vale			Vereador Ademar Filho		
Paty Stempniak			APREMAI		
Gislaine Xavier			Cincatarina		
Carlos Eduardo Silva			ACIAVI		
DARLENE G. S. KAUST			PREFEITURA		
LUCAS DIAS DA SILVA			CINCATARINA		
RAUL IVAN DEKAVY			PONTAL		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 22/09/25	HORA INÍCIO: 19h10	HORA FIM: 21:30
MUNICÍPIO: Itapoá	LOCAL: Escola Municipal Euclides Emídio da Silva	
ASSUNTOS: Reunião Comunitária I		

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
Gislaine Xavier Carmen			Cincatarina		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

Ata

RELATÓRIO/ATA DE REUNIÕES	
Data da Reunião: 22/09/2025	
Hora início: 19:10	**Hora fim:** 21:10
Local: Escola Municipal Euclides Emídio da Silva	
Município envolvido: Itapoá	
Assuntos: Reunião Comunitária I – Diagnóstico de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana	

PARTICIPANTES
Conforme lista de presença

NOTAS DE REUNIÃO
Aos vinte e dois dias do mês de setembro de dois mil e vinte e cinco, na escola municipal Euclides Emídio da Silva, realizou-se a primeira reunião comunitária do diagnóstico de elaboração do plano de mobilidade urbana, abrangendo a região dos bairros Saí-Guaçu, Entre Rios e Barra do Saí. A reunião iniciou as dezenove horas e dez minutos com a fala do senhor José S. que cumprimentou os presentes, explanou sobre o plano de mobilidade urbana, o período no qual estaria sendo elaborado, ressaltou os demais bairros nos quais as reuniões comunitárias estariam sendo realizadas nos demais dias da semana e informou que poderiam participar nas outras localidades, caso não conseguissem participar na sua localidade, solicitou a participação e a colaboração da população durante a elaboração do plano. A senhora Paty agradeceu os presentes e ressaltou a importância da participação da população. Em seguida, a senhora Gesiane H. pediu que os presentes se apresentassem, sendo os senhores: Alex P., Ademar R., Paty S., Fabiola G., Bruno S., Carolina C., Cristiano G., Marcondes R., Abdon A., Carlos S., Juliana., Darlene K., José S., Raul D. Em seguida, os demais membros da equipe técnica do CINCATARINA se apresentaram. A senhora Gesiane H. iniciou a apresentação, explanando sobre o Consórcio Interfederativo Santa Catarina – CINCATARINA, expos a equipe técnica multidisciplinar do CINCATARINA e a comissão de elaboração do plano. Seguidamente, explicou sobre o plano de mobilidade urbana, de acordo com as legislações federais, seus objetivos e em quais municípios sua elaboração seria obrigatória. Explanou a hierarquização dos modais de transporte, sendo a prioridade aos pedestres, seguindo pelos ciclistas, transporte coletivo, transporte individual, cargas e mercadorias, e por último, o transporte individual. Apresentou as etapas de elaboração do plano de mobilidade urbana, sendo dividido em oito etapas. A primeira etapa, referia-se a metodologia, documento no qual estaria descrito todas as etapas e formas de elaboração do plano. A segunda etapa seria o diagnóstico, composto pela leitura técnica e a leitura comunitária, na leitura técnica seriam analisadas os dados e informações do município, já a leitura comunitária seria composta pelas participações da população através dos questionários e das reuniões comunitárias. A terceira etapa seria o prognóstico, no qual seriam analisadas as tendências do município em um prazo de dez anos. A quarta etapa seria a primeira audiência pública para a validação popular do diagnóstico e prognóstico. A quinta etapa seria a elaboração do plano de ações, na qual seriam traçados os objetivos e as metas e ações a serem atendidas em curto prazo até três anos, médio prazo até seis anos e longo prazo até dez anos. A sexta etapa seria a minuta de projeto de lei, na qual as metas e ações são definidas em legislação. A sétima etapa seria a segunda audiência pública para validação popular do plano de ações e da minuta de lei. E a oitava e última etapa, seria a revisão de todos os materiais para a entrega final ao município, que deveria posteriormente encaminhar para aprovação na câmara de vereadores. Ressaltou que o prazo para elaboração do plano de mobilidade urbana seria de dezoito meses e que todos os materiais seriam abordados através dos eixos de pedestres, bicicleta, transporte coletivo, transporte individual, cargas e mercadorias e circulação viária. Informou que o questionário *on-line* ainda estava disponível e contava com apenas noventa e duas participações até o momento e reforçou a importância da participação da população. Em seguida, apresentou uma imagem para a reflexão dos participantes, a imagem ilustrava os cômodos de uma residência, na qual a garagem do veículo contava com a maior área da residência, comparou a imagem com a estruturação da cidade, na qual o maior espaço era para os veículos. Em seguida, apresentou a comparação entre duas imagens, duas ruas com as mesmas medidas, porém, a primeira imagem priorizava apenas o transporte individual, enquanto na segunda imagem, foram priorizados todos os modais de transporte, pedestres, ciclistas, transporte coletivo e individual. Seguidamente, explicou sobre a mobilidade ativa, conceito aplicado aos meios de locomoção humana, ressaltou os fatores que contribuem para a mobilidade ativa, sendo: as calçadas, a malha cicloviária, a arborização, o mobiliário urbano e a acessibilidade. Em seguida, apresentou sobre cada eixo o que cada um representa especificamente, expondo alguns exemplos negativos e positivos encontrados no município de Itapoá e em outros municípios. Seguidamente explanou sobre a mobilidade motorizada, composta pelo transporte coletivo, táxi e transporte por aplicativo, transporte de cargas e mercadorias e circulação viária, explicou sobre cada fator em específico, apresentando exemplos positivos e negativos. A senhora Gesiane H. explanou que deve ser pensado em cidade para as pessoas e citou duas formas para atender, sendo através das ruas completas e das ruas compartilhadas que consistem em ruas desenhadas para dar segurança e conforto para todas as pessoas e usuários de todos os meios de transporte, apresentou alguns exemplos

negativos e positivos. Também apresentou alguns cenários de requalificação urbana elaborado para outros municípios e ressaltou que na etapa do plano de ações, seria elaborado até três cenários de requalificação urbana para o município de Itapoá. Findando a apresentação, a senhora Gesiane H. dividiu os participantes em três grupos e explicou a dinâmica, na qual foram entregues fichas de contribuição para que os participantes descrevessem pontos positivos, negativos e desejos. Os pontos positivos referiam-se aos fatores que contribuem para o desenvolvimento da mobilidade urbana no município, os pontos negativos seriam os aspectos que faltam ou precisam ser melhorados a respeito da mobilidade urbana e os desejos seriam os anseios da população para a mobilidade urbana do município. Foi disponibilizado um tempo de trinta minutos para as contribuições dos participantes, após esse período, a senhora Tainara X. fez a leitura das contribuições realizadas pelos participantes. A senhora Gesiane H. apresentou o site de elaboração do plano de mobilidade urbana de Itapoá, no qual serão disponibilizados os materiais produzidos, as informações de reuniões, oficinas e audiências, de modo a manter o processo de elaboração do plano de mobilidade transparente. Em seguida, agradeceu a participação da população e convidou para que participassem e ajudassem na divulgação das demais reuniões comunitárias que seriam realizadas. O senhor Ademar solicitou que fosse levado a prefeitura municipal para verificar a justificativa de alguns alunos não conseguirem se deslocar para a escola. A senhora Paty questionou se poderia participar de todas as reuniões comunitárias e senhora Gesiane H. esclareceu que sim, mas solicitou que as contribuições sejam relacionadas a região em que estaria participando. A senhora Paty comentou que a divulgação foi realizada no site da prefeitura e solicitou que a população divulgue a publicação realizada pela prefeitura. A senhora Gesiane H. sugeriu que fosse encaminhado bilhete para os pais dos alunos das escolas municipais, convidando-os para as reuniões comunitárias. Não havendo mais assuntos a tratar, a reunião comunitária foi encerrada às vinte e uma horas e dez minutos.

Próximos passos do CINCATARINA:
1 – Realizar as reuniões comunitárias.

Próximos passos da Comissão:
1 – Divulgar e participar das reuniões comunitárias.

Contribuições

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ - SC

Reunião Comunitária: I

Data: 22/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
- TRAVESSIAS EM VIAS PAVIMENTADAS E c/ CALÇADAS	- CALÇADAS ESTREITAS	- PASSEIOS ACESSÍVEIS
- SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL.	- ILUMINAÇÃO DEFICIENTE OU INEXISTENTE	- ARBORIZAÇÃO
	- ACESSIBILIDADE PRECÁRIA	- CALÇADAS LARGAS
	- MOBILIÁRIOS PARTICULARES EM PASSEIOS PÚBLICOS.	- INCLUIR FAIXAS ELEVADAS EM LOCAIS c/ MAIOR MOVIMENTO DE PEDESTRES.
	- CALÇADAS IRREGULARES, QUEBRADAS OU "AFUNDADAS".	
	- FALTA DE PADRONIZAÇÃO DE PROJETO	
	- FALTA DE ACESSO ACESSÍVEL (DE) ATÉ A PRAIA.	
	- (DUC) FALTA DE DUCHAS PÚBLICAS.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 01

Data: 22/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Travessia de Pedestre	Falta de acessibilidade	Padronização as calçadas
	Padronização não há	Criação de uma Legislação
	Ausencia das calçadas	Rota acessível
	Não há mobiliario Urbano	Fiscalização.
	Não ha Rota acessíveis	
	Utilização Publicitaria	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ SC

Reunião Comunitária: 01

Data: 22/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
1) MICRO CENTRO ATENDE PARCIAL	1) FALTA DE PROJETOS EXECUTIVOS REALIZADOS	1) EXTENDER PARA LADO SUL DA PRAIA
2) TRAVESIAS ELEVADAS NAS RUAS	2) DEFICITARIO ANGULO DA ESQUINA QUANDO ACESS PAS RUAS SECUNDARIAS	2) IMPLEMENTAR FERRAMENTAS QUE MELHORAM CIRCULAÇÃ
3) SINALIZAÇÃO VERTICAL E HORIZONTAL	3) A UMA PRICIPAL	3) EXEMPLO MAS ROTATORIAS

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: I

Data: 22/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
ciclofaixa. Bacia	Falta de Descanso Para deixar as Bikes	Ampliação na malha
	Falta de mais ciclofaixas	Sinalização adequada
	Falta de Plano sobre rotas	
	integração sobre modal	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ SC

Reunião Comunitária: 01

Data: 22/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
TEM OFERTA GENEROSA EN	LADO SUL DA PRAIA NÃO	TODAS AS VIAS NOVAS
NOVAS VIAS	EXISTE / JESE ALUGS NO EXISTE	DEVEN CONTEMPLAR ESTURO

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ - SC

Reunião Comunitária: 01

Data: 22/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
- CICLOVIAS EM LOCAIS "CENTRAIS"	- FALTA DE SINALIZAÇÃO EM	- TRAJETO DE LIGAÇÃO
- SINALIZAÇÃO	CICLOFAIXAS	NORTE / SUL.
- PONTOS DE PARACICLOS.	- AREIA E SUJEIRA NAS CICLO-	- MAIOR MANUTENÇÃO NAS
	FAIXAS.	VIAS.
	- USO COMPARTILHADO c/ OS	- VIA SEPARADAS P/ TODOS OS
	CICLOMOTORES.	TIPOS DE MOBILIDADE.
	- PAVIMENTAÇÃO EM ROTAS	
	c/ (MEA) CICLOFAIXA, PRECÁRIAS	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ - SC

Reunião Comunitária: 1

Data: 22/09/1999

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Acessibilidade no ônibus	Falta de pontos de ônibus	Ampliação de itinerários
Segurança	Itinerário único	Criação de estaciom. de ônibus turist.
	Sem local de estac. ônibus turísticos	Criação de terminal rodov. urbano
	Ausência de term. rodov. urbano	Mais horários c/ mais ônibus rodando
	Horários limitados e mais espaçados	Melhorias dos demais pontos negativos.
	Falta de integração c/ outros modais	
	Ausência de sinalização	
	Falta de Acesso a informação	
	Ausência de acessibilidade nos pontos	
	Falta de baias de parada de ônibus	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ SC

Reunião Comunitária: 01

Data: 22/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
HOJE ELE UNE OS EXTREMOS	HORARIOS E TEMPO PERCURSO	TERMINAL RODOVIARIO
		EM LOCAL ADEQUADO

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ - SC

Reunião Comunitária: 01

Data: 22/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
- PONTOS NOVOS	- PONTOS FALTANTES.	- PONTOS PADRONIZADOS EM
- LINHAS DIFERENCIADAS.	- FALTA DE DIVULGAÇÃO DO	TODO O MUNICÍPIO
	ITINERÁRIO	- QUE A COMUNIDADE POSSA
	- TRAJETOS LONGOS	TER MAIS HORÁRIOS P/ UTILIZAR
	- FALTA DE LINHAS INTERBAIRROS	O TRANSPORTE COLETIVO.
	OU CIRCULARES.	-

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 01

Data: 22/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Sinalização	Vagas de Estacionamento	Educação no trânsito
	Insuficientes	
Vagas acessíveis parcial		
	Medida moderadoras do	
	tráfego	
	pavimentação das vias	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 01

Data: 22 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
TEMOS O TRANSETO DE PONTA A PONTA	ELA NÃO SUPORTA	MAIS VIAS PARA CIRCULAR
PAVIMENTADO	A DEMANDA ATUAL	NORTE + SUL + NORTE

CINCATARINA

Município:

Reunião Comunitária: ____

Data: ___/___/___

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Calçadão da Beira mar.	Falta de Binário.	A construção de um Binário.
Sinalização.	Falta de estacionamento	
	Excesso de Sanduíches para as Pedras.	
	Falta de sinalização.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 01

Data: 02/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
NÃO EXISTEM	DESCUMPRIMENTO DE NORMAS	IMPLEMENTAR DE FOTO
		REFORMEUTO E FISCALIZAR

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 2

Data: 02/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Controle na circulação de carga Rotativa Pelo APENAS	Rua estreitas	melhora nos pontos de parados
fiscalização	falta de lugares específicos Para descarga e carga	

CINCATARINA

Município: _____ Reunião Comunitária: ____

Data: ___/___/___

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
- POUCOS PONTOS EXISTENTES	- FALTA DE LOCAIS APROPRIADOS	- HORÁRIOS DE TRANSIÇÃO DE
SÃO SINALIZADOS	- HORÁRIO DE CARGA/DESCARGA	VEÍCULOS
	AUSENTE.	- TRANSPORTES MENORES P/
	- CAMINHÕES MAIORES CIRCULANDO	CARGAS/DESCARGAS CENTRAIS.
	- FALTA DE SINALIZAÇÃO	
	- FALTA DE UMA ROTA P/	
	CAMINHÕES MAIORES.	

CINCATARINA

Município: Itapoá Reunião Comunitária: I

Data: 22/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Poucos locais apropriados	Maior nº de veículos de
	específicos p/ tal	fiscalização ativos

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ SC

Reunião Comunitária: 01

Data: 02/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
AGORA TEMOS VIVAAA !!!	OS VALORES SÃO ALTOS POR FALTA DE ALTERNATIVA DE TRAJETOS	PUBLICIDADE DA OFERTA MAIS ROTAS DE TRAFEGO

CINCATARINA

Município: Itapoá SC

Reunião Comunitária: I

Data: 22 09 2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Inicio curso de motofrete	EXCESSO DE faixa contínua. NÃO Tem vaga para estacionar sinalizado falta de fiscalização na moto	Vagas de estacionamento da frota sinalizada. Faixa para moto na faixa de rolamento. Mais conversa entre as autoridades e os motofretes. Mais Fiet

Apêndice II – Reunião Comunitária II

Convite

Lista de presença

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 23/09/2025 | HORA INÍCIO: 19h | HORA FIM: 21:09h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: Escola Municipal Ayrton Senna
ASSUNTOS: Reunião Comunitária II

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
GUILHERME MULLER			CINCATARINA		
CELSO AFONSO P MADRID Fº			CINCATARINA		
LUCCA DIAS DA SILVA			CINCATARINA		
Vinicio Xavier			Cincatarina		
Julio da Silva Soares			Secretaria Ordem P		
[illegible]			SEC Prod de Moq		
Geziane Bruner Beaman			Cincatarina		
José Antonio Stanco			PROFESSORA		
Marcondes R. Narack			"		
Alex de A Pinheiro			Sec. Ordem Pública		
Gilmar Pedro Arend			CORRETOR DNOS MOTORES BRASIL		
Thiago de Menezes			ACINI		
Paulo Melo			Mdo transportes		
Paula Silmara P. Lopes			SEMAT		
Fernando Martins Rosenio			Loc. minerais		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 23/09/2025 | HORA INÍCIO: 19h | HORA FIM: 21:09h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: Escola Municipal Ayrton Senna
ASSUNTOS: Reunião Comunitária II

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
CLOTAVIO dos Santos Reis			Jd. Peróis do PTC		
Wilson Junior			"		
Thiago de Lima Alves			"		
MARK ANDREY Rezende			ITAPEMA DO NORTE		
Brenda Alfonsina Fortunato			Itapema do Norte		
Renan J. Gracioso			Camboriú		
Aparecido de Cassio			ITAPEMA DO NORTE		
Jan Germário			Itapema do Norte		
Paulo Belo			ITAPEMA DO NORTE		
Amaina Resende Kuner			ITAPEMA DO NORTE		
Eliana Nehring Belo			"		
ADEMAR RIBAS DE VALÉ			VEREADOR		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

Ata

RELATÓRIO/ATA DE REUNIÕES	
Data da Reunião: 23/09/2025	
Hora início: 19:00	**Hora fim:** 21:29
Local: Escola Municipal Ayrton Senna	
Município envolvido: Itapoá	
Assuntos: Reunião Comunitária II – Diagnóstico de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana	

PARTICIPANTES
Conforme lista de presença

NOTAS DE REUNIÃO
Aos vinte e três dias do mês de setembro de dois mil e vinte e cinco, na escola municipal Ayrton Senna, realizou-se a segunda reunião comunitária do diagnóstico de elaboração do plano de mobilidade urbana, abrangendo a região dos bairros Volta Velha, Rainha, Samambaial, São José e Itapema do Norte. A reunião iniciou as dezenove horas com a fala do senhor José S. que cumprimentou os presentes, explanou sobre o plano de mobilidade urbana, o período no qual estaria sendo elaborado, ressaltou os demais bairros nos quais as reuniões comunitárias estariam sendo realizadas nos demais dias da semana e informou que poderiam participar nas outras localidades, caso não conseguissem participar na sua localidade, solicitou a participação e a colaboração da população durante a elaboração do plano. Em seguida, a senhora Tainara X. apresentou a si mesma e os demais membros da equipe técnica do CINCATARINA, posteriormente, iniciou a apresentação, explanando sobre o Consórcio Interfederativo Santa Catarina – CINCATARINA, expos a equipe técnica multidisciplinar do CINCATARINA e a comissão de elaboração do plano. Seguidamente, explicou sobre o plano de mobilidade urbana, de acordo com as legislações federais, seus objetivos e em quais municípios sua elaboração seria obrigatória. Explanou a hierarquização dos modais de transporte, sendo a prioridade aos pedestres, seguindo pelos ciclistas, transporte coletivo, transporte individual, cargas e mercadorias, e por último, o transporte individual. Apresentou as etapas de elaboração do plano de mobilidade urbana, sendo dividido em oito etapas. A primeira etapa, referia-se a metodologia, documento no qual estaria descrito todas as etapas e formas de elaboração do plano. A segunda etapa seria o diagnóstico, composto pela leitura técnica e a leitura comunitária, na leitura técnica seriam analisados os dados e informações do município, já a leitura comunitária seria composta pelas participações da população através dos questionários e das reuniões comunitárias. A terceira etapa seria o prognóstico, no qual seriam analisadas as tendências do município em um prazo de dez anos. A quarta etapa seria a primeira audiência pública para a validação popular do diagnóstico e prognóstico. A quinta etapa seria a elaboração do plano de ações, na qual seriam traçados os objetivos e as metas e ações a serem atendidas em curto prazo até três anos, médio prazo até seis anos e longo prazo até dez anos. A sexta etapa seria a minuta de projeto de lei, na qual as metas e ações são definidas em legislação. A sétima etapa seria a segunda audiência pública para validação popular do plano de ações e da minuta de lei. E a oitava e última etapa, seria a revisão de todos os materiais para a entrega final ao município, que deveria posteriormente encaminhar para aprovação na câmara de vereadores. Enfatizou que todos os materiais seriam abordados através dos eixos de: pedestres, bicicleta, transporte coletivo, transporte individual, cargas e mercadorias e circulação viária. Informou que o questionário *on-line* ainda estava disponível e contava com apenas noventa e duas participações até o momento, reforçou a importância da participação da população. Em seguida, apresentou uma imagem para a reflexão dos participantes, a imagem ilustrava os cômodos de uma residência, na qual a garagem do veículo contava com a maior área da residência, comparou a imagem com a estruturação da cidade, onde o maior espaço era para os veículos. Em seguida, apresentou a comparação entre duas imagens, duas ruas com as mesmas medidas, porém, a primeira imagem priorizava apenas o transporte individual, enquanto na segunda imagem, foram priorizados todos os modais de transporte, pedestres, ciclistas, transporte coletivo e individual. Seguidamente, explicou sobre a mobilidade ativa, conceito aplicado aos meios de locomoção humana, ressaltou os fatores que contribuem para a mobilidade ativa, sendo: as calçadas, a malha cicloviária, a arborização, o mobiliário urbano e a acessibilidade. Em seguida, apresentou sobre cada fator especificamente, expondo alguns exemplos negativos e positivos encontrados no município de Itapoá e em outros municípios. Seguidamente explanou sobre a mobilidade motorizada, composta pelo transporte coletivo, táxi e transporte por aplicativo, transporte de cargas e mercadorias e circulação viária, explicou sobre cada fator em específico, apresentando exemplos positivos e negativos. Explanou que deveria se pensar em cidade para as pessoas e citou duas formas para atender, sendo através das ruas completas e das ruas compartilhadas que consistem em ruas desenhadas para dar segurança e conforto para todas as pessoas e usuários de todos os meios de transporte, apresentou alguns exemplos negativos e positivos. Também apresentou alguns cenários de requalificação urbana elaborado para outros municípios e ressaltou que na etapa do plano de ações, seriam elaborados até três cenários de requalificação urbana para o município de Itapoá. Findando a apresentação, a senhora Tainara X. dividiu os participantes em cinco grupos e explicou a dinâmica, foram entregues fichas de contribuição para que os participantes descrevessem pontos positivos, negativos e desejos. Os pontos positivos referiam-se

aos fatores que contribuem para o desenvolvimento da mobilidade urbana no município, os pontos negativos seriam os aspectos que faltam ou precisam ser melhorados a respeito da mobilidade urbana e os desejos seriam os anseios da população para a mobilidade urbana do município. Foi disponibilizado um tempo de trinta minutos para as contribuições dos participantes, após esse período, o representante do grupo 01 fez a leitura das contribuições do grupo, para o eixo de pedestres as contribuições foram: positivo para a avenida André Rodrigues, onde conta com espaço para pedestre, como ponto negativo foi o desrespeito de veículos elétricos e bicicleta com os pedestres e como desejo a melhoria da sinalização e delimitação. Para a avenida Beira Mar, o ponto positivo foi a área para pedestres e ciclovia, como ponto negativo a irregularidade do lado oposto da via e como desejo solicitaram a padronização e uniformidade com o outro lado da via. Na avenida Brasil, citou como ponto positivo a pavimentação, como ponto negativo, a falta de ciclovia, arborização, calçadas e sinalização, como desejo solicitou a construção de ciclovia, a pintura e sinalização e a locação de pontos de ônibus cobertos. Na avenida Celso Ramos citou como pontos positivos as calçadas, pontos de ônibus, sinalização e as vagas de estacionamento, como pontos negativos, citou o fluxo de veículos pesados travando o trânsito, a coleta de lixo e a circulação de máquinas pesadas e como desejos solicitou via alternativa de circulação para veículos pesados. Contribuiu ainda, como pontos negativos: a ausência de padrão obrigatório de calçadas na cidade, ausência de aparelhos, mobiliário urbano em cinquenta porcento da cidade e a ausência de arborização na maioria das vias largas da cidade. Como desejos: a criação de lei para padronização das calçadas, plano e execução de melhoria juntamente com padronização de calçadas e execução de plantio ordenado de arborização. Para o eixo de transporte individual, como ponto positivo: a presença de pontos de táxi no centro da cidade, como ponto negativo a ausência de pontos em outras regiões da cidade e como desejo a conscientização de uso e aumento da demanda ofertada. A representante do grupo 02 fez a leitura das contribuições para o eixo de bicicletas, como ponto positivo, citou as vias centrais bem divididas como na Ana Maria e Celso Ramos, como pontos negativos, colocou a sinalização e delimitação deste modal apenas nas regiões centrais e como desejo, citou uma maior delimitação em mais vias para atender a grande demanda de pessoas que utilizam este tipo de locomoção para incentivar mais pessoas a utilizarem e uma melhor iluminação para circulação. O representante do grupo 03 fez a leitura das contribuições de seu grupo, para o eixo de transporte coletivo, citou como ponto positivo a oferta do transporte coletivo no município para as pessoas, como pontos negativos: poucos ônibus, poucas linhas atendidas e poucos horários, falta de utilização do vale transporte, falta de linha de ônibus nas ruas transversais e a falta de linha intermunicipal entre Itapoá e Guaratuba, Itapoá e Garuva, como desejos, citou: a construção de um terminal rodoviário na região do bairro centro, para facilitar a utilização das linhas do bairro Barra do Saí e Figueira do Pontal, solicitou o aumento do número de ônibus, sugerindo o horário de trinta em trinta minutos para reduzir o tempo de espera e de rodagem dos passageiros. Para o eixo de circulação viária, citou como exemplo positivo a avenida Ana Maria Rodrigues, onde conta com duplo sentido de trânsito, ciclovia, estacionamento demarcado e amplo espaço na via, como ponto negativo, citou: as ruas nas áreas centrais em placas indicativas, dificultando encontrar o endereço desejado, a falta de vias alternativas, falta de sinalização das vias pavimentadas e o aumento de veículos, como desejo, solicitou: nominar todas as ruas do município e a criação de novas vias alternativas de diminuição de fluxo. O representante do grupo 02 fez a leitura das suas contribuições, como pontos positivos citou o início de demarcação de vagas para carga e descarga, como ponto negativo: poucos pontos demarcados, como desejo, citou o aumento de vias asfaltadas e demarcações de vagas de carga e descarga, como ponto negativo, citou que a coleta de lixo a circulação de máquinas pesadas paralisam o trânsito nas vias, citou como ponto positivo a legislação proibindo a circulação de caminhões e veículos pesados na área central, como ponto negativo citou o não cumprimento desta legislação e o desejo de criação de uma área de espera para caminhões, orientação e fiscalização para os motoristas deste modal, outro ponto negativo foi a ausência de vias alternativas pavimentadas e o desejo foi a criação de binários norte/sul e a abertura de novas vias neste sentido. Outro membro do grupo 02 complementou a necessidade de fiscalização nas vias e nas vagas reservadas para pessoas com deficiência ou pessoa idosa. O representante do grupo 03 explanou que suas contribuições seriam mais específicas da região de Itapema do Norte, fez a leitura das suas contribuições, em relação ao eixo de pedestre, citou os pontos negativos, sendo: o baixo número de calçadas e as existentes são estreitas e algumas com um poste locado ao meio, citou a falta de acessibilidade a falta de mobiliário urbano, falta de arborização, a precariedade das rotas acessíveis e a presença de travessias urbanas em poucos locais. Para o eixo de bicicleta, citou como ponto negativo a ausência de ciclofaixa, falta de estacionamento, falta de sinalização, falta de rotas, inexistência de integração intermodais e de arborização. Para o eixo de bicicleta, citou como ponto negativo: baixo número de ciclofaixas, falta de sinalização e estacionamento para bicicletas. Para o eixo de transporte coletivo, citou como ponto negativo a inexistência de ônibus. Citou para o eixo de circulação viária, a dificuldade enfrentada na região. Outra representante do grupo complementou sobre a importância da sinalização viária. Uma senhora comentou que seu grupo identificou mais pontos negativos do que positivos, devido auto número de turistas nas temporadas de veraneio. O senhor Jean C. fez a leitura das contribuições do seu grupo, iniciando pelo eixo de pedestres citou como ponto positivo a pavimentação, como ponto negativo, citou a falta de calçadas, citou a falta de acessibilidade, falta de arborização, falta de ligação entre alguns pontos da cidade, como desejos citou: as calçadas, ampliação das vias para melhor aproveitamento do espaço existente da via e ampliação para melhorar a fluidez na orla. Para o eixo de bicicleta, os pontos positivos apontados foram: cidade plana e litorânea e novas vias com ciclovias, os pontos negativos apontados foram: ciclovias inadequadas, com areia, falha na sinalização, ausência de bicicletários, ausência de integração com outros modais e falta de

legislação específica para as bicicletas elétricas, os desejos apontados foram: vias seguras, sinalização adequada, rotas para ciclistas, bicicletários, incentivo para utilização de bicicletas, mais paraciclos e arborização. Para o eixo de transporte coletivo, os pontos positivos citados foram: alguns pontos de ônibus acessíveis e cobertos, como pontos negativos: falta de pontos e vias adequadas, poucas rotas para atendimento dos bairros e horários, custo alto de passagem e a falta de terminal, os desejos apontados foram: pontos cobertos, sinalizados e acessíveis, aumento de rotas e frota, diminuição do valor da passagem, horários mais acessíveis, um terminal no centro da cidade, mais efetividade na oferta do serviço e uma alternativa de subsídio para empresas terceirizadas de transporte público. Para o eixo de transporte de cargas e descargas, foram apontados os seguintes pontos negativos: falta de estacionamento adequado para caminhões com cargas retroportuários, trânsito de caminhões em vias principais, caminhões de grande porte localizados no centro de Itapoá em ruas sem estrutura, os desejos foram: local e vias exclusivas para caminhões, restrição de tráfego de caminhões nas áreas centrais e residenciais. O representante do grupo 04 fez a leitura das contribuições do seu grupo, para o eixo de pedestres foram apontados os seguintes pontos positivos: alguns locais com faixa de pedestres, com acesso a pessoas em cadeira de rodas e pessoas com deficiência e alguns locais com arborização, como pontos negativos, foram apontados: locais ausentes de sinalização, de acessos a pessoas em cadeira de rodas e pessoas com deficiência, faixas de pedestres em locais inadequados, ausência de arborização próximas de escolas e praças, e ausência de mobiliários ao longo das ruas, como desejos, foram apontados: mais acesso para pessoas em dadeira de rodas e pessoas com deficiência, faixas de pedestres em locais adequados, mais arborização e mais bancos nas ruas e bairros. Para o eixo de transporte coletivo, foram citados os seguintes pontos negativos: ausência de transporte público que atenda a demanda dos horários para a população, estudantes e trabalhadores, falta de recuo nos pontos, como desejos, solicitaram mais ônibus rodando para a população. A integrante do grupo 05 fez a leitura das suas contribuições para o eixo de transporte individual, os pontos negativos apontados foram: espaço inadequado para veículo na avenida Celso Ramos, sem visibilidade para o motorista, citou as dificuldades enfrentadas com o tratamento das águas pluviais e a falta de identificação das ruas, o desejo para esse eixo, foi a regularização da deficiência. Outro integrante do mesmo grupo enfatizou a dificuldade em cruzar a avenida Celso Ramos. A integrante descreveu as contribuições do seu grupo, para o eixo de circulação viária, os pontos negativos foram: as travessias elevadas inadequadas, estreitamento das vias nas esquinas com o alargamento da calçada, falta de sinalização de rotatória, visibilidade na avenida Celso Ramos, falta de uma avenida Beira Mar para conectar Itapema do Norte ao bairro Rainha, os desejos apontados foram: duplicação do caminho da onça, pavimentação do valetão verdes mares, pavimentação da continuação do Francisco Quintino, pavimentação das ruas que cruzam a avenida Celso Ramos. Outro integrante sugeriu a continuação da rua Francisco Quintino ligando com a rua Leopoldo Sprenger desapropriando o imóvel abandonado ao lado do Hotel Bell. A integrante continuou a leitura das contribuições, para o eixo de carga e descarga, os pontos negativos foram: caminhões transitando no centro, passagem elevada muito alta, ruas estreitas. Para o eixo de bicicletas, os desejos foram: aumentar a ciclovia do caminho da onça para bicicletas e autopropelidos, aproveitando os dois lados da via, calçadas em todas as ruas da cidade com arborização e espaço para caminhadas, como as já existentes na avenida André Rodrigues de Freitas, ciclovias amplas em toda a cidade ligando o Portal a Barra. Para o eixo de transporte coletivo, os pontos negativos apontados foram: falta de abrigo nos pontos de ônibus e falta de recuo para parada de ônibus, os desejos apontados foram: ônibus gratuito, rodoviária e linha que ligue a Guaratuba. Para o eixo de pedestres, os pontos negativos foram: ruas largas com pouco espaço de calçada, terrenos baldios sem calçadas, falta de espaço no calçadão da Beira Mar e acessibilidade em desacordo com as normas. A senhora Gesiane H. apresentou o site de elaboração do plano de mobilidade urbana de Itapoá, no qual seriam disponibilizados os materiais produzidos, os decretos emitidos, as informações de reuniões, oficinas e audiências. Em seguida, agradeceu a participação da população e convidou para que participassem e ajudassem na divulgação das demais reuniões comunitárias que seriam realizadas. Não havendo mais assuntos a tratar, a reunião comunitária foi encerrada às vinte e uma horas e vinte e nove minutos.

Próximos passos do CINCATARINA:
1 – Realizar as reuniões comunitárias.

Próximos passos da Comissão:
1 – Divulgar e participar das reuniões comunitárias.

Contribuições

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: IV

Data: 23 / 09 / 2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	caminhões trafegando no centro	Fazer uma via de acesso exclusivo por um local que haja pouco fluxo
	passagem elevada muito alta	fazer uma passagem com rampa amenizada e não utilizar como lombada.
	Ruas estreitas	Caminhões estacionam na rua e fica com pouco espaço de passagem de veículos - PROIBIR
	Falta de uma via de fluxo paralelo a Av. Celso Ramos	Fazer uma via de fluxo paralelo a Av. Celso Ramos pela Rua Maria Lopes de Souza com fluxo de mão única para cada via
Desvio de fluxo	pavimentar acesso secundário	Pavimentar a Estrada da fazenda com desvio de tráfego pela Rua 500 e acesso aos fundos do São José sem passar pela região central.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: II

Data: 23 / 05 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Falta de estacionamento adequado para caminhões com carga entre posicionis	Local exclusivo somente para caminhões
	Trânsito de caminhões em vias principais	Via exclusiva para caminhões
	existem muitas empresas que possuem caminhões grandes que não localizam no centro de Itapoá e em ruas sem pavimento	- restrição de tráfego de caminhões nas áreas centrais e residenciais

CINCATARINA

Município: _____ Reunião Comunitária: 2

Data: ___/___/___

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
VAGAS -	EM SUPERMERCADOS	~~ESTA~~ TODAS LIVRES
SINAL -	POUCA SINALIZAÇÃO	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ SC Reunião Comunitária: 02

Data: 23/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
INÍCIO DE DEMARCAÇÃO DE VAGAS	POUCOS PONTOS DEMARCADOS	AUMENTAR VIAS ASFALTADAS E DEMARCADAS -
		"FUNCIONAMENTO" 24 HORAS
~~VEÍCULOS PARADOS PRINCIPALMENTE~~	COLETA DE LIXO TRANCA O TRÂNSITO E MAQUINAS PESADAS. EM VIAS PRINCIPAIS. (COLOCAR PONTOS/ALGUNS PONTOS)	MELHOR HORÁRIO DE COLETA
LEI MUNICIPAL DE NÃO CONSTRUIR DE CAMINHÕES PESADOS NA ÁREA CENTRAL	NÃO ESTÁ SENDO CUMPRIDO POR MUITAS RAZÕES -	CRIAÇÃO DE ÁREA DE ESPERA PARA CAMINHÕES E INÍCIO DE OBRA ~~SÃO~~ E FISCALIZAÇÃO.
	INSÊGURA DE VIAS ALTERNATIVAS PAVIMENTADAS OU BEM PAVIMENTADAS	FAZER BINÁRIOS NORTE SUL E ABRIR NOVAS ROTAS NORTE SENTIDO

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: II

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
① Vários pavimentação	① Transporte Elevado fora do padrão	① Duplicação do Caminho do aeroporto
② Memorial dos Pioneiros com o terreno do Cemitério do Centro da Cidade	② Equipamos com elevado, com interrompendo a via	② Pavimentação do Rotatória Verdes horas
	③ Melhorar a sinalização da rotatória da Rua Eulálio Gomes seguindo com a Marciano M. Borges	③ Pavimentação da continuação do Francisco Quintino ainda praia
	④ Visibilidade de quem vem do Bairro sentido praia na AV Celso Ramos	④ Pavimentação das ruas que cruzam o Celso Ramos.
	⑤ Rotatória da do AV Celso Ramos	⑤ Continuação da Rua Francisco Quintino ligando com o duplo
		Sugerir desapropriando o imóvel abandonado ao lado do Hotel Bell.
	Falta de uma Av Beira mar ligando Itapema do Norte ao Bairro Rainha	- ligação da Av. Beira mar com a Avenida Governes Jomer no Bairro Rainha através da Enseada da praia resolvendo o fluxo nesse sentido.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 2

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Ausência de sinalização nos quebras molas	Sinalização e identificação dos quebra molas

CINCATARINA

Município: Itapoá / Comunidade

Reunião Comunitária: ___

Data: 23/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	espaço inadequado p/ Veículo na entrada da av. Celso Ramos sem visibilidade p/ o motorista	regularização da deficiência.

CINCATARINA

Município: Itapoá / Comunidade

Reunião Comunitária: ___

Data: 23/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Rua 590 e José Verginio Garim ~~não tem~~	não tem Calçadas e Pavimentação por falta de tratamento das águas pluviais	tratamento da água pluvial na av. Celso Ramos evitando alagamento na Rua José Verginio Garim e adjacência
	Falta de numeração/ nome das ruas	ruas com nomes de fácil localização

CINCATARINA

Município: _____ Reunião Comunitária: 2.

Data: ___/___/___

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Todas as opções	implementação dessas políticas.

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ - SC Reunião Comunitária: II

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
• AV. ANA MARIA RODRIGUES, COM SENTIDO DUPLO, DE TRÂNSITO, E TAMBÉM, COM CICLOVIA, COM ESTACIONAMENTO DEMARCADO, E COM AMPLO ESPAÇO NA VIA.	• RUAS NOS BAIRROS (E AREAS CENTRAIS) SEM PLACAS INDICATIVAS, DIFICULTANDO ENCONTRAR O ENDEREÇO DESEJADO.	• NOMINAR "TODAS" AS RUAS, VIAS, DO MUNICÍPIO, PARA FACILITAR A BUSCA DO ENDEREÇO TANTO PELOS MORADORES, VISITANTES, TURISTAS, VERANISTAS, E TAMBÉM, COM ISSO, ADEQUAR A CIDADE COM MELHORIAS.
	• FALTA DE VIAS ALTERNATIVAS NOS HORARIO DE PICO	
	• FALTA DE SINALIZAÇÃO NAS VIAS PAVIMENTADAS	• CRIAÇÃO DE NOVAS VIAS COMO ALTERNATIVA DE DIMINUIÇÃO DO FLUXO
	• ACUMULO DE VEICULOS NOS HORARIOS DE PICOS	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: II

Data: 23 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	① Falta de abrigo nos pontos de ônibus e maioria.	① Ônibus gratuito igual BC.
	② Falta de recuo para o ônibus parar em toda a cidade.	② Pedágio.
		③ Linha que ligue Guaratuba

Transporte coletivo

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 2

Data: 23 / 04 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	ausência de transporte Público que atenda a demanda dos horários para a população, estudantes, trabalhadores. Falta de recuo nos pontos	Mais ônibus rodando para a população

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: II

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Alguns pontos acessíveis e cobertos	Falta de pontos adequados	Pontos cobertos e sinalizados acessível
	Falta de vias adequadas	Vias ~~adequadas~~ adequadas
	Poucos pontos e não atendem todos os bairros	aumento de pontos e frotas
	Custo alto de passagem	redução do ponto de passagem
	Poucos horários	horários mais acessíveis
	Não não atende a toda população	
	Falta de terminal.	Um terminal no centro da cidade
	Ônibus ruim	Que o transporte coletivo seja
		mais eficiente.
		uma alternativa de subsídio para
		empresas ~~[illegible]~~ terceirizadas do
		transporte público.

CINCATARINA

Município:

Reunião Comunitária: 2

Data: ___/___/___

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
P. ÔNIBOS -	POUCOS - SEGURANÇA -	
ITINER. -		

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ - SC

Reunião Comunitária: II

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
• TEM O TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO PARA AS PESSOAS	• POUCOS ÔNIBUS • POUCAS LINHAS ATENDIDAS • POUCOS HORÁRIOS • NÃO USO DO VALE TRANSPORTE • FALTA DE LINHA DE ONIBUS NAS RUAS TRANSVERSAIS • FALTA DE LINHA INTERMUNICIPAL ENTRE ITAPOÁ / GUARATUBA ITAPOÁ / GARUVA.	• CONSTRUIR TERMINAL RODOVIÁRIO NA REGIÃO DO BAIRRO CENTRO (REF. PRAÇA DO BASCLETE) ONDE ÔNIBUS SAÍ DA BARRA DO SAÍ E OUTRO ÔNIBUS SAÍ DO FIGUEIRA DO PONTAL (NO MESMO HORÁRIO) SE ENCONTRAM E OS PASSAGEIROS DESCEM NO TERMINAL TROCANDO DE ÔNIBUS. O DA BARRA DO SAÍ RETORNA COM OS PASSAGEIROS VINDOS DO FIGUEIRA, E O ONIBUS DO FIGUEIRA RETORNA COM OS PASSAGEIROS VINDOS DA BARRA DO SAÍ (SEM PAGAR NOVA PASSAGEM) AUMENTAR O NUMERO DE ÔNIBUS SAÍNDO DE MEIA EM MEIA/HORA DOS PONTOS INICIAIS, PARA COM ISSO REDUZIR O TEMPO DE ESPERA E DE ROLAGEM DOS PASSAGEIROS.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: II

Data: 23/09/23

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
• Vias centrais bem divididas como na Ana maria, Celso Ramos, e André Rodrigues	• Uma delimitação maior para estes tipos de locomoção como também os veículos propelidos é algo que seria melhor, pois em alguns pontos não há uma boa delimitação, pois somente nas vias centralizadas tem esta estrutura.	• Desejo uma maior delimitação em mais ruas para atender a grande demanda de pessoas que utilizam este tipo de locomoção, até mesmo para incentivar mais pessoas a utilizarem. • Uma melhor iluminação para circulação

CINCATARINA

Município: _____ Reunião Comunitária: 2

Data: ___/___/___

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
PAVIM - NAS RUAS PAVIMENTOS	~~FALTA~~ POUCA ciclofaixa	MAIS ciclofaixas.
ESTAC -	FALTA ESTACIONAMENTOS	MAIS ESTACIONAMENTOS.
SINAL -	FALTA SINALIZAÇÃO	MAIS SINALIZAÇÃO.
ROTAS -	FALTA ROTAS	MAIS ROTAS
INT. INTER -	NÃO EXISTEM	MAIS ARBORIZAÇÃO.
ARB -	NÃO EXISTEM	

Enviada

CINCATARINA

Município: Itapoá Reunião Comunitária: 2

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
* Área de acesso e tráfego de bicicletas	* Várias motos elétricas em velocidade alta trafegando nas calçadas de acesso a pedestres	Sinalização / identificação para cada veículo de transporte / passeio
* Sinalização de acesso as bicicletas.	* ausência em alguns pontos de acesso e sinalização de bicicletas	* Acesso às bicicletas para mobilidade das mesmas

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: II

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Ciclovias Bairro Inar.	① Aumentar a ciclovia do caminho do ovo para que bicicletas e autopopelidos (moto elétrica) e fazer das duas faixas aproveitando o espaço existente hoje, antes das novas construções.	① Ciclovias amplas em toda cidade ligando do hotel a Bairro, permitindo passeios familiares no decorrer das belezas de nossos 32km de praia.
	② Calçadas em todas as ruas da cidade com arborização e espaços para caminhadas, como os já existentes na Av. Andre Rodrigo de Freitas.	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 02

Data: 23/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- CICLOVIAS INADEQUADAS	- criar segurança
- CIDADE PLANA	- ciclovias com areia	- sinalização adequada
- CIDADE LITORÂNEA	- falha na sinalização e nas quadras que tem é escassa.	- rotas para ciclistas
- André Rangel Fritas	- ausência de bicicletários	- bicicletários
- Ana Maria	- ausência de integração com outros modais	- ciclovias adequadas
- nossas criar com ciclovias	- passos para ciclo	- incentivo para utilização de bicicletas
		- mais paraciclos
		- arborização
	* Preocupação com as bicicletas elétricas: falta de uma legislação específica.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: II

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
CALÇADAS E ESPAÇOS DEFINIDOS	(1) RUAS LARGAS C/ POUCO ESPAÇO DE CALÇADA MAIORIA DELAS S/ ÁRVORES	RUAS MAIS ESTREITAS C/ CALÇADAS AMPLAS E ARBORIZADAS
CALÇADÃO BEIRA-MAR	(2) MUITOS TERRENOS BALDIO S/ CALÇADAS E MUITO MATO	CRIAR LEI P/ PROPRIETÁRIO FAZER CALÇADA OU PREFEITURA FAZER E COBRAR DO CONTRIBUINTE.
	(3) CALÇADÃO BEIRA-MAR 1º PEDRA NÃO TEM ESPAÇO (BARES TOMAM CONTA)	ALARGAMENTO DA ORLA, COM ALARGAMENTO DO CALÇADÃO E LUGARES DELIMITADOS P/ O USO DOS BARES
	(4) Acessibilidade fora do Norma Brasileira ABNT muitos piso total colocados fora do padrão, no portão das casas por exemplo, sem continuidade principalmente em ruas paralelas as Avenidas Principais	Acessibilidade dentro dos padrões em todos os bairros.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 2

Data: 23/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
* alguns locais com faixas de pedestre.	* locais ausentes de sinalização	* Mais acesso a cadeirantes
* Alguns locais com acesso a cadeirantes e deficientes visuais	* Alguns locais ausentes de acesso a cadeirantes e deficientes visuais	acesso e identificação dos locais a deficientes físicos (início e término)
* Alguns locais com arborização	* Faixas de pedestres em locais inadequados com distância errada da sinalização de faixa	* Faixas de pedestres em locais adequados e de forma adequada
* Alguns bancos para pessoas sentarem em locais de lazer.	* Ausência de arborização próximas de escolas, praças e ruas de passeios	* Mais arborização
	* Ausência de mobiliários ao longo das ruas	* Mais bancos nas ruas e bairros

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 02

Data: 23/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
AV. DO Príncipe – Asfaltada a anos e também possui calçamento na área nova próximo a Câmara municipal, porém somente na áreas novas foi feito calçadas e benefícios aos pedestres.	– não possui calçadas na altura entre o início na praia até a esquina com a Ana maria Rodrigues de Freitas poderia ser usada melhor aproveitando o espaço que a via possui.	– Calçadas
	– Quadra entre margaridas e Ana Maria é quase inacessível pois é estreita demais.	– ampliação das vias para aproveitar melhor o espaço existente da via entre a Quintino correia e final próximo à praia.
	– Arborização apenas próximo a praia.	– ampliação para horas fluidas na orla para que as ruas tenham mais opções de saída da orla.
	– Falta ligação entre o antigo mercado de peixe e a orla da proxima rua.	
	– Condomínios que tornam suas frentes privativas	
	– Avenida Brasil falta padronização das Calçadas	

CINCATARINA

Município:

Reunião Comunitária: 2

Data: __/__/__

	PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
CALÇADAS	AS QUE EXISTEM SÃO BOAS.	POUCAS CALÇADAS - ESTREITAS - POSTES -	MAIS CALÇADAS
ACESSIB.		"NO LOCAL" NÃO EXISTEM ACESSIBILIDADE.	QUE TENHA ACESSIBILIDADE.
MOB. URB.		NÃO EXISTEM "NO LOCAL"	QUE TENHA
ARBOR.		NÃO EXISTEM "NO LOCAL"	QUE TENHA.
POSTOS ACESS.	EXISTEM	SÃO PRECÁRIAS	
TRAVESSIAS	EXISTEM	EM POUCOS LOCAIS.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 2

Data: 23/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
AV. Cidade Rodrigues espaço pedestre	Desrespeito Veículos elétricos e bicicletas Pedestre	Melhorar sinalização e fiscalização
AV. Beira Mar área pedestre e ciclovia	Padronizar e uniformizar o outro lado Via	irregularidade Via quanto calçadas
AV. Brasil Pavimentação	falta ciclovia, arborização falta calçadas sinalização	Construção ciclovia futuro e sinalização Pontos de ônibus coberto
AV. Elio Ramos Fluxo Veículos pesado trava trânsito coleta lixo. Maquinas Pesados	calçadas, pontos ônibus, sinalização Vagas estacionamento	Via alternativa de escoamento para Veículos pesados
	falta	
	Ausencia de padrão obrigatório calçadas na cidade	Criação lei obrigando proprietários seguir padrão calçadas pedestres.
	ausencia aparelhos Mobiliario urbano em 90% da cidade	Plano e execução de melhoria juntamente com padronização calçadas
	ausencia de arborização na maioria das Vias largas da cidade	execução plantio ordenado

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 2

Data: 23/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Ponto de Taxi centro da cidade	Ausencia ponto outras regiões cidade	Construção uso, aumento demanda ponto.

Apêndice III – Reunião Comunitária III

Convite

Lista de presença

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 24/09/25 | HORA INÍCIO: 18:30 | HORA FIM: 21:40h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: Escola Municipal Frei Valentim
ASSUNTOS: Reunião Comunitária III

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
Mafara Hermógenes			Centro		
Terezinha Alexandre			Centro		
Elisangela Lima			Itapoá-Centro		
Jonatan Jorge			Itapoá - Centro		
David Felipe Alves			Aqui - 01		
JUSSAN IGOR DA SILVA			PRINCESA DO MAR		
CHRISTIANO M. ZUSEK			CENTRO		
Micéli Menhaus			Princesa do Mar		
MÁRIS A. NEUHAUS			PRINCESA MAR		
Camila Bauer			centro		
HUGO BERSANI			PAESE		
ODRACIR DE CAMARGO			CENTRO		
ACIR BRITO FILHO			CONTINENTAL BAIRRO MARILUZ		
LETICIA S. GOUVEA			PRINCESA DO MAR		
ROSEVALDO AL CORREA			PRINCESA DO MAR		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 24/09/25 | HORA INÍCIO: 18:30 | HORA FIM: 21:40h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: Escola Municipal Frei Valentim
ASSUNTOS: Reunião Comunitária III

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
VERNEI SERAFINI			CONTINENTAL		
Julio Pontarielli			Princesa do mar		
HILARIO GOUDARD			Princesa Mar		
ROSANE GOUDARD			Princesa MAR		
GLAUCIA R. SEVEROSO			BAMERINDUS		
Rosmeri M. C. DANIUK			BAMERINDUS		
MAURISETE STINGHEN DA ROCHA			BAMERINDUS		
IVANETE GELAIN BURG			CENTRO		
Luís Augusto de Queiroz			PAESE		
ANA MARIA R. MELLO			Associação Moradores do CENTRO-AMIC		
Claire M. [illegible]			Continental		
Marina Rosa M. de Luz			264 Continental		
Eric [illegible]			1º PULO		
Rozeli Barcelos			Princesa do Mar		
ENIO DAMBRÓS			CENTRO ITAPOÁ		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 24/09/25 | HORA INÍCIO: 19:30 | HORA FIM: 21:40h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: Escola Municipal Frei Valentim
ASSUNTOS: Reunião Comunitária III

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
Alessandra [illegible]			Maressia		
Cristina O. Vieira			Maressia		
Joquelina R. de Deus			Barrinduss		
Fátima M. Guimarães			Itapoá		
Darne L. G. Schatzmann			Itapema		
Guilherme Mulla			CINCATARINA		
Celso Apparecido P. Moda da Sa			CINCATARINA		
José Antonio Lopes			Prefeitura		
Geziane Rauser Beuren			Cincatarina		
Tainara Xavier			Cincatarina		
Lucas Dias da Silva			CINCATARINA		
Marcondes R. Novak			Prefeitura		
Josiane M. Calixto			Itapema		
Lucilene de P. Tapparaz			Brasília		
Jean Cosmácio			Itapema		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 24/09/25 | HORA INÍCIO: 19:30 | HORA FIM: 21:40h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: Escola Municipal Frei Valentim
ASSUNTOS: Reunião Comunitária III

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
Michele Cabs			ITAPOÁ		
Eliane Alves			Sila Guilherme		
Ademar R. do Vale			Itapoá Cem		
Ademar Dias do Vale F			ITAPOÁ		
Marcio JP Mello			Itapoá		
Reinilda Fiorese			Samambaia		
Marcio Olivio [illegible]			Barrinduss		
Daniel Silva [illegible]			Itapoá		
Felipe Alexandre Santos			Principe		
Luiz R. Oliveira			Centralsul		
José Pedro F. [illegible]			MARESIA		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

Ata

RELATÓRIO/ATA DE REUNIÕES	
Data da Reunião: 24/09/2025	
Hora início: 19:10	**Hora fim:** 21:40
Local: Escola Municipal Frei Valentim	
Município envolvido: Itapoá	
Assuntos: Reunião Comunitária III – Diagnóstico de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana	

PARTICIPANTES
Conforme lista de presença

NOTAS DE REUNIÃO
Aos vinte e quatro dias do mês de setembro de dois mil e vinte e cinco, na escola municipal Frei Valentim, realizou-se a terceira reunião comunitária do diagnóstico de elaboração do plano de mobilidade urbana, abrangendo a região dos bairros Paese, Maresia, Centro, 1º de julho, Vila Guilherme, Continental e Bamerindus. A reunião teve início às dezenove horas e dez minutos com a fala do senhor José S., que cumprimentou os presentes, apresentou o plano de mobilidade urbana e informou sobre o período de elaboração, ressaltando que outras reuniões estavam previstas em diferentes bairros ao longo da semana, sendo possível que os munícipes participassem em qualquer localidade. Solicitou, ainda, a colaboração e o engajamento da população durante o processo. Em seguida, a senhora Gesiane H. apresentou-se, apresentou os demais membros da equipe técnica do CINCATARINA, e iniciou a apresentação explanando sobre o Consórcio Interfederativo Santa Catarina – CINCATARINA, sua equipe técnica multidisciplinar e a comissão responsável pela elaboração do plano. Explicou sobre o plano de mobilidade urbana, conforme as legislações federais, seus objetivos e em quais municípios sua elaboração é obrigatória. Detalhou a hierarquização dos modais de transporte, sendo a prioridade aos pedestres, seguido pelos ciclistas, transporte coletivo, transporte individual, cargas e mercadorias, e por último, o transporte individual. Apresentou as oito etapas de elaboração do plano: metodologia; diagnóstico (com leitura técnica e comunitária); prognóstico; primeira audiência pública; elaboração do plano de ações (com metas de curto, médio e longo prazo); minuta de projeto de lei; segunda audiência pública; e revisão final para entrega ao município, que deverá encaminhá-lo à Câmara de Vereadores. Informou que todos os materiais seriam analisados a partir dos eixos pedestres, bicicleta, transporte coletivo, transporte individual, cargas e mercadorias e circulação viária. Destacou, também, que o questionário on-line ainda estava disponível, com apenas noventa e duas respostas, reforçando a importância da participação popular. Apresentou, em seguida, uma imagem ilustrativa para reflexão, mostrando os cômodos de uma residência em que a garagem possuía a maior área. Fez um paralelo com a estruturação das cidades, onde o maior espaço é dedicado aos veículos. Comparou duas imagens de ruas com as mesmas medidas: a primeira priorizava apenas o transporte individual; a segunda, todos os modais. Explicou o conceito de mobilidade ativa, ressaltando os fatores que contribuem para ela: calçadas, malha cicloviária, arborização, mobiliário urbano e acessibilidade. Apresentou exemplos positivos e negativos encontrados em Itapoá e em outros municípios. Em seguida, abordou a mobilidade motorizada — transporte coletivo, táxi e transporte por aplicativo, transporte de cargas e mercadorias e circulação viária — detalhando cada item com exemplos positivos e negativos.Enfatizando a importância de se pensar a cidade para as pessoas, apresentando dois conceitos fundamentais para esse objetivo: ruas completas e ruas compartilhadas, ambas voltadas à segurança e ao conforto de todos os usuários e meios de transporte. Foram mostrados exemplos positivos e negativos, além de cenários de requalificação urbana elaborados para outros municípios. Destacou-se que, na etapa do plano de ações, serão desenvolvidos até três cenários de requalificação urbana para o município de Itapoá. Em seguida, a Sra. Gesiane H. organizou os participantes em grupos e explicou a dinâmica de contribuição, entregando fichas para que fossem registrados pontos positivos, pontos negativos e desejos relacionados à mobilidade urbana. Informou-se que os pontos positivos se referiam aos fatores que contribuem com a mobilidade no município; os pontos negativos, aos aspectos faltantes ou que necessitam de melhorias; e os desejos, aos anseios da população para o futuro da mobilidade urbana. Foi concedido o tempo de trinta minutos para elaboração das contribuições e, após esse prazo, cada grupo fez a leitura de suas observações. A Sra. Elaine F. iniciou com as contribuições de seu grupo, apontando, para o eixo de pedestres, a ausência de acessibilidade como ponto negativo e o desejo de implantação imediata de vias adequadas e calçadas padronizadas. No eixo de bicicletas, observou-se que não há ciclovias nos bairros participantes e desejou-se a construção de ciclovias adequadas para bicicletas e veículos autopropelidos. No transporte coletivo, foram citados poucos horários, ausência de pontos e baias de ônibus e inexistência de rodoviária, sendo desejada a ampliação imediata dos horários, incluindo períodos de madrugada. No transporte individual, registrou-se a baixa oferta desse serviço e o desejo de sua ampliação. Para carga e descarga, foram relatados falta de estacionamento adequado, trânsito mal distribuído, inexistência de horários definidos, paradas irregulares e vias estreitas com pouca visibilidade, desejando-se a solução desses problemas e a criação de estacionamentos adequados fora do eixo central. No eixo de circulação viária, apontaram-se ausência de saneamento básico e falta de pavimentação em grande parte da cidade, além da

priorização de alguns bairros, sendo desejada maior atenção do poder público para a pavimentação dos bairros Verdes Mares, Santa Clara, Itapoá/Centro, Continental/Princesa do Mar, Mariluz, Imperador, Urapuru, Rosa dos Ventos e Brandalize, em caráter imediato e emergencial. **A senhora Elaine F. iniciou a leitura das contribuições do seu grupo, para o eixo de pedestres** colocara o ponto negativo que não há acessibilidade para pedestres e o desejo é que sejam construídas vias adequadas e calçadas padronizadas em prazo imediato. Para o eixo de bicicleta, colocaram como ponto negativo que não há ciclovia nas ruas dos bairros participantes na reunião e o desejo é que sejam construídas ciclovias adequadas tanto para as bicicletas, quanto para os autopropelidos em prazo imediato. Para o eixo de transporte coletivo, citaram os seguintes pontos negativos: poucos horários, falta de pontos de ônibus e baias e que não há rodoviária na cidade, os desejos foram: que sejam distribuídas mais horários, inclusive na madrugada em prazo imediato. No eixo de transporte individual, o ponto negativo foi o ponto negativo e o desejo foi que haja mais oferta destes transportes em prazo imediato. Para o eixo de transporte de cargas e descargas foram citados os seguintes pontos negativos: falta de estacionamento adequado, trânsito mal distribuído, sem horários definidos para a circulação, paradas irregulares em ruas estreitas e sem visibilidade, os desejos foram: que sejam resolvidos os problemas citados e que sejam previstos estacionamentos adequados que não seja no eixo central, em prazo imediato. No eixo de circulação viária, foram citados os seguintes pontos negativos: falta de saneamento básico, falta de pavimentação em grande parte da cidade, onde são priorizados apenas alguns bairros e os desejos foram que: tenham mais interesse por parte dos gestores municipais no que se relaciona a pavimentação dos bairros: Verdes Mares, Santa Clara, Itapoá/Centro, Continental/Princesa do Mar, Mariluz, Imperador, Urapuru, Rosa dos Ventos, Brandalize, em prazo imediato e emergencial. O senhor Daniel S. fez a leitura das contribuições realizadas pelo seu grupo de forma geral para todos os eixos. Os pontos positivos foram: noventa porcento das ruas tem quatorze metros paralela ao mar e dezesseis metros perpendicular ao mar, especialmente do Balneário Estrela até ao Balneário Itamar, como pontos negativos, citaram: a falta de projeto, planejamento e gestão, como exemplo o escoamento das águas pluviais, os desejos foram: um município com vias arborizadas, com via separada da calçada e vias estruturantes para que o trânsito flua, dando preferência aos veículos e padronização das calçadas. Em seguida, a senhora Glaucia S. fez a leitura das contribuições realizadas pelo seu grupo, iniciando pelo eixo de pedestres, citaram como pontos negativos: o parque linear inacabado, a falta de sinalização das travessias, locais sem calçadas, calçadas sem iluminação e a falta de pontos de interligação dos bairros com o centro, os desejos foram: finalização urgente do parque linear, conclusão da sinalização, acessibilidade nas calçadas e iluminação eficiente e mais clara. Para o eixo de bicicleta, citaram como ponto negativo a interrupção das ciclovias existentes em alguns lugares e a dificuldade com areia nas ciclovias, falta de ciclovia na ligação dos bairros com o centro, os desejos foram que se faça as interligações e que se complete as ciclovias. Para o eixo de transporte coletivo, citaram como pontos negativos: a falta de rodoviária, a existência de linhas de ônibus apenas da Barra para o Pontal e as instalações precárias dos pontos de ônibus, os desejos foram: a instalação de uma rodoviária, que as linhas de ônibus contemplem todos os bairros e pontos de ônibus mais modernos. Para o eixo de carga e descarga, foram citados os pontos negativos: excesso de velocidade e retornos de caminhões de carga e descarga, caminhões com contêiners circulando e estacionando em vias públicas, excesso de caminhões e cargas altas causando avarias na rede elétrica, os desejos foram: implantação de redutores eletrônicos, instalação de pátios de estacionamento retroportuário e a duplicação e melhoria de acesso as vias. No eixo de transporte individual, foi citado como ponto negativo a falta de carros por aplicativo e o desejo de criar leis para carros de aplicativo. Seguidamente, o senhor Ademar V. fez a leitura das contribuições do seu grupo, de forma geral, citaram os seguintes pontos negativos: falta de pavimentação, as esquinas afuniladas, excesso de lombadas, falta de fiscalização dos veículos de transporte por aplicativo e caminhões de carga e descarga, citaram os seguintes desejos: pavimentação das vias, extinção do afunilamento das vias, fiscalização eletrônica de velocidade, a instalação de terminal central com mais linhas e horários de ônibus, limpeza da areia nas ciclofaixas, alargamento das ciclofaixas, fiscalização para os veículos de transporte por aplicativo e de carga e descarga, instalação de estacionamento para caminhões retroportuários, plano de desapropriação de imóveis para adequação das vias. Em seguida, a senhora Dafne S. fez a leitura das contribuições do seu grupo, falou da importância do estudo da cidade, entendendo as necessidades de cada local, ressaltou a preocupação do seu grupo com o transporte de veículos, explanou a importância de fiscalização, principalmente das vagas de carga e descarga, explanou sobre a necessidade de planejamento e projetos de infraestrutura urbana. Em seguida, um integrante de outro grupo realizou a leitura das contribuições referentes ao bairro Paese. No eixo de pedestres, foram destacados como pontos positivos a presença de mobiliários urbanos, o recuo adequado para parada de ônibus urbano e a existência de espaços destinados a animais de estimação. Como pontos negativos, apontaram a ausência de calçadas e de acessibilidade, iluminação insuficiente, falta de bancos para descanso, inexistência de pontos de hidratação, carência de arborização, ausência de rotas acessíveis e de travessias elevadas, além da inexistência de legislação específica sobre calçadas. Quanto aos desejos e propostas, elencaram a construção e adequação de calçadas, implantação de mobiliários urbanos e equipamentos de lazer, conexão da orla de Itapema até o bairro Paese, ampliação da arborização, complementação da área de beira-mar, instalação de travessias adequadas, criação de legislação específica para calçadas e a busca por financiamento internacional para investimentos em infraestrutura. Em seguida continuou a leitura das contribuições para o eixo de bicicleta, o ponto positivo foi: a existência de algumas ciclovias, os pontos negativos foram: falta de mais ciclovias, falta de manutenção e limpeza das ciclovias, falta de sinalização das ciclovias, falta de limitação de velocidade para as bicicletas e

autopropelidos e falta de conexão entre as ciclovias, os desejos apontados foram: criação de ciclovia na avenida Brasil, continuação das ciclovias na avenida Beira Mar, educação de trânsito para os usuários de bicicleta e autopropelidos. Para o eixo de transporte individual, foram citados os seguintes pontos negativos: falta de acostamento e estacionamento nas avenidas Brasil e Zilda Arns, falta de pavimentação geral na cidade, falta de estacionamento rotativo, falta de lombadas eletrônicas e a falta de bolsões de estacionamento, os desejos foram: a melhoria dos pontos negativos e a formação e educação no trânsito para os condutores. Em seguida, o senhor Jean C. fez a leitura das contribuições para o eixo de transporte coletivo, apontaram como pontos negativos: falta de pontos de ônibus, principalmente nas vias mais antigas da cidade, como desejos, apontaram: a criação de uma via de acesso ao bairro Samambaial através da UBS, acessos de mão única nas ruas paralelas a Rua Celso Ramos através da rua Leonildes Pommer. Seguidamente, o senhor Acir F. fez a leitura das contribuições do seu grupo de forma geral, citou a falta de calçadas, falta de sinalização, a dificuldade com a falta de linhas e horários e o alto custo do transporte coletivo, citou os problemas enfrentados com a circulação viária, comentou a necessidade por soluções adequadas, construção de mais calçadas, manutenção e implantação de ciclovias, ampliação da oferta de transporte coletivo, a regulamentação da circulação dos transporte de carga e descarga e locais para estacionamento desses veículos, ressaltou a necessidade de um desenvolvimento orientado para o transporte sustentável, atendendo todos os moradores do município, citou a necessidade de uma equipe técnica para desenvolvimento de estudos para o planejamento urbano. Outro presente ressaltou as dificuldades enfrentadas com a iluminação pública e reforçou a importância da participação da população. A senhora Glaucia relatou os problemas decorrentes das altas temporadas, destacando que o alargamento da praia gera intenso trânsito de veículos, sugeriu a implantação de sistemas binários e explanou sobre a necessidade de pontos de fuga para situações emergenciais. Uma participante, representante da Associação de Moradores do bairro Itapoá/Centro, comentou sobre a atuação da associação e convidou os presentes a integrarem o grupo com o objetivo de buscar soluções para os problemas do bairro. Um participante explanou sobre as dificuldades de acesso e saída do município e solicitou melhorias. Outro participante comentou sobre as dificuldades enfrentadas pelo município em razão do crescimento populacional, destacando problemas ambientais, dificuldades nas vias urbanas e falhas no planejamento municipal. A participante Gesiane H. apresentou o site de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá, no qual seriam disponibilizados os materiais produzidos, os decretos emitidos, bem como informações sobre reuniões, oficinas e audiências. Em seguida, agradeceu a participação da população e convidou os presentes a participarem e colaborarem na divulgação das demais reuniões comunitárias a serem realizadas. Não havendo mais assuntos a tratar, a reunião comunitária foi encerrada às vinte e uma horas e quarenta minutos.

Próximos passos do CINCATARINA:
1 – Realizar as reuniões comunitárias.

Próximos passos da Comissão:
1 – Divulgar e participar das reuniões comunitárias.

Contribuições

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Temos taxi	Não temos carros propliciativo.	Criar mais propliciativos.

CINCATARINA

Município: Itapoá / SC

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- a falta de saneamento básico (esgoto)	- O que tenham mais interesse por parte dos gestores municipais no que se relaciona a pavimentação dos bairros.
	- a falta de pavimentação em grande parte da cidade, onde são priorizados apenas alguns bairros	- Verdes Mares
		- Sta Clara
		- Itapoá / Centro
		- Continental / Princesa do Mar
		- Morilusz
		- Imperador
		- Ligeirinho
		- Rua dos Juntos
		- Brandalize
		Prazo: imediato
		EMERGENCIAL

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	FALTA REGULAMENTAÇÃO APLICATIVOS, FISCALIZAÇÃO	MAIS VIAS PAVIMENTADAS
	PONTOS SINALIZADOS	
	FALTA REGULAMENTAÇÃO VANS	
	FALTA REGULAMENTAÇÃO MOTOBOYS	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Trânsito portuário em lugar indevido	- Linha prioritária em meio a cidade para caminhões de carga
	- Veículos pesados utilizam as ruas	-
	- Lugares que receber carga/descarga não é permitido, veículos particulares utilizam e não há fiscalização.	- De momento, com a estrutura existente, que os veículos pesados (Trator etc...) utilizem as ruas laterais.
	- [illegible]	-
	- Cidade toda com ruas estreitas	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Caminhões p/ descarga/carga.	Excesso de velocidade/retornos	- Redutores eletrônicos,
Caminhões c/ conteiner	Circulam e estacionam via pública	Concluir pontos de estac. - retroprá
na SC 416	Excesso de caminhões -	Duplicação e acessos melhora
nas vias	Cargas altas, arvores rede elétrica.	

CINCATARINA

Município: Itapoá / SC

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- falta de estacionamento ade-	→ Que sejam resolvidos os
	quado, - banheiro mal distribuído	problemas apontados no
	sem horários definidos para a	item anterior
	circulação, paradas irregulares	- estacionamento adequado
	em ruas estreitas, perm ni-	que não seja no eixo central
	bilidade.	Prazo: imediato

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 3ª

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- FALTA FISCALIZAÇÃO DOS CAMINHÕES PORTUÁRIOS	VIAS MAIS LARGAS
		~~FISCALIZAÇÃO E~~
	- ESQUINAS ARRUNDADAS	FISCALIZAÇÃO ELETRONICA
	- VIAS ESTREITAS	PATIO P/ PORTUÁRIOS
	- POUCAS VIAS PAVIMENTADAS	DESAPROPRIAÇÃO P/ AJUSTAR VIAS.
	- FALTA DE PATIO P/ PORTUÁRIO	
	- VIA EM (T)	

5/5

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ, SC

Reunião Comunitária: ____

Data: 24/09/2024

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS / NECESSIDADES
• MELHORIAS NA BEM-TE-VI	• TRÂNSITO INTERMUNICIPAL DENTRO DA CIDADE	ESTACIONAM. COM TRANSP. COLETIVO
		CADASTRAMENTO MORADORES
VIAS URBANAS BINÁRIAS		
		DOTS
		DESENVOLVIMENTO ORIENTADO PARA O TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ - SC

Reunião Comunitária: III

Data: 24/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Falta de acostamento/estacionamento na Av. Brasil e na Av. Zilda Arns	Criações e desenvolvimento dos pontos negativos.
	Falta de pavimentação geral na cidade.	Formação e educação no trânsito p/ os condutores.
	Falta de estacionamento rotativo	
	Falta de lombada eletrônica	
	Falta de bolsões de estacionamento	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ/SC

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	• Falta de vias estruturais, e coletoras, para melhorar o fluxo e circulação dos veículos	• Preocupação com os estacionamentos dos comércios, pois o bairro tem baixo fluxo de pedestres.
		• Sistema binário
	• Falta de fiscalização nos locais de estacionamento de serviço;	• Projeto de sistema viário de acordo com a lei para a devida distribuição dos tipos de vias
	• Excesso de lombadas	• Estudo das vias, da real necessidade.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/2025

carro

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Vias pavimentadas.	Muito poucas.	Pavimentar mais.
Lombadas	Excesso lombadas	Redutores eletrônicos
Motociclistas	Falta área p/ motociclista	Faixas exclusivas motos
Asfalto (novo)	Sinalização final	Apressar e melhorar sinalização
Vagas de estacionamento	Somente no centro	nos bairros, parques e vias.
Saídas alternativas da cidade.	Ruins e mal localizadas	Mais opções de saídas.
	Faltam rotas alternativas	
	Sugestões:	
	Criar uma perimetral	
	da Barra até o Pontal.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	→ pouca oferta	→ que haja mais oferta
		destes transportes.
		Prazo: imediato.

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 3ª

Data: 24.09.25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	POUCAS VIAS PAVIMENTADAS	MAIS VIAS P/ SAÍR DA CIDADE
	ESQUINAS AFUNILADAS	SINALIZAÇÃO ELETRÔNICA
	FALTA SINALIZAÇÃO VERTICAL	MAIS BINÁRIOS
	FAIXAS CONTÍNUAS EM EXCESSO	
	MUITA LOMBADA	
	FALTA VIA ESTRUTURAL	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ, SC

Reunião Comunitária: ____

Data: 24.09.2024

4/5

CIRCULAÇÃO VIÁRIA

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS X NECESSIDADES
• VIAS PAVIMENTADAS		• BOLSÕES P/ PARADA
• MANUTENÇÃO VIAS (ONDE EXECUTADO)	CARGAS E MERC.	• ESTACIONAMENTOS C/ TRANSPORTE COLETIVO
		• VIAS SERVIÇO 16,00 m NORTE→SUL ~~SUL~~ NORTE ← SUL

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: III

Data: ___/___/___

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Na Blas Ramos tem ponto acessível	Pontos sem acessibilidade e cobertura	
	Irregularidade nos horários	
	Poucas ruas acessas somente nas ruas principais	
	Falta de terminal	
	Falta de acessibilidade nos ônibus	
	- Falta uma via de acesso para ligar e desafogar o bairro Samambaial através da avenida da UBS aproveitando a via desenvolvida e dando uma nova saída para carros e ônibus.	
	- desenvolver duas mãos de acessos para mão única nas paralelas da Celso Ramos usando a Rua Leonides Pommer de um lado e outra rua ao outro lado da Celso Ramos.	

CINCATARINA

Município: Itapoá / SC

Reunião Comunitária: 3

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	• Paradas extremamente precárias	• Adicionar mais itinerários/horários de ônibus, incluindo nos finais de semana
	• Poucos itinerários	
	• Falta de ônibus	
	• Falta de uma rodoviária	
	-	• Colocar novas paradas com estrutura melhor
		• Fazer uma rodoviária
		• Construir terminais de integração
		- Estudo completo de um sistema de transporte coletivo eficiente.

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
ZERO	Não temos RODOVIÁRIA	Queremos uma decente
Linhas de ônibus	Só tem da Barra Pontal.	Contemplar todos os bairros
Pontos de ônibus	Instalações precárias.	Pontos mais modernos.

CINCATARINA

Município: Itapoá / SC

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/25.

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Poucos horários, falta de pto. de ônibus e bancos.	- O que pejam distribuídos mais horários, inclusive na madrugada.
		Prazo: imediato
	- Não há guarda-ônibus na cidade (adequado).	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 3ª

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	ESQUINAS AFUNILADAS	TERMINAL CENTRAL
	EXCESSO DE LOMBADAS	MAIS LINHAS E MAIS HORÁRIOS
	PONTOS SEM ABRIGOS	
	FALTA DE LINHAS E HORÁRIOS	
	POUCAS VIAS PAVIMENTADAS	
	FALTA BAIAS	

Pls. 3/5

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ, SC

Reunião Comunitária: ____

Data: 24/09/2024

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS X NECESSIDADES
• ÔNIBUS NOVOS	• HORÁRIOS NAS LINHAS EXISTE	• TERMINAIS URBANOS
	• LINHAS ~~NOVAS~~ POUCAS	+ HORÁRIOS
	• CUSTO	+ LINHAS
	• ATENDIMENTO BAIRROS AFASTADOS	< CUSTO
	BAIRROS AFASTADOS – VERTOS MATOS – 1.º JULHO – BARRA DO SAÍ	CRIAR NÚCLEOS
		* CANALETAS
	• PONTOS DE PARADA DESCOBERTOS OU PRECÁRIOS	PROJETAR PONTOS MODERNOS
		→ DIVERSIFICAR EQUIPAMENTOS – ÔNIBUS + ÔNIBUS ARTICULADO – TRÓLEIBUS – BONDE

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ - SC

Reunião Comunitária: III

Data: 24/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Ciclovia parcial na Paese (Zilda Arns)	Ausência de ciclovia/ciclofaixa na bairro	Criação de ciclovia na Av. Brasil e
	Falta manutenção na ciclofaixa Zilda	ruas adjacentes
	Arns	Criação de ciclovia na bairro
	Não existe paraciclos nas vias	Conexão entre as ciclofaixas
	Não há rotas de bicicletas	existentes
	Falta de sinalização em ciclofaixas	Formação de trânsito p/ ciclistas
	Falta de conexões entre as ciclofaixas	

CINCATARINA

Município: Itapoa

Reunião Comunitária: 3

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Não temos ciclovia adequada na Avenida Brasil	- Fazer a cicloFaixa Separada do nivel da calçada Ex: Balneario Camburiu 4º Av.
	- Não deve ser junto com o pedestre	
	- Hoje a ciclovia da Av. Zilda Arns é perigosa, com valetas aberta	- Faixa para cicloMotores
		- Ciclovia completa da Barra ão Pontal

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Já existem ciclovias em alguns trechos / Ciclovias p/ bicicletas.	Interrompidas / Ligação Bairro/centro.	Que se faça interligações / Que se complete.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/25.

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Não há ciclovia nas ruas dos bairros participantes na reunião	→ Que sejam construídas ciclovias adequadas tanto para as bicicletas, qto. para os veículos propulsados (bic. elétricas). → Prazo: imediato

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 3ª

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	FALTA PARACICLOS (INOX)	CICLOFAIXAS MAIS LARGAS
	FALTA CICLOVIA EM OUTROS BAIRROS, SÓ TEM EM ITAPEMA.	CRIAÇÃO DE MAIS CICLOVIAS
	FALTA LIMPEZA DA AREIA NAS CICLOFAIXAS	CICLOFAIXAS NAS ZONAS RURAIS
	CICLOFAIXA NO MESMO NÍVEL DA CALÇADA.	
	FALTA SINALIZAÇÃO	
	FALTA ILUMINAÇÃO PUB.	

Fls. 2/5

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ, SC

Reunião Comunitária: ____

Data: 24/09/2024

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS X NECESSIDADES
• CAMINHO DA ONÇA JOÃO HORACIO VIEIRA / ZILDA ABNS. ↳ TRANSPORTE URBANO	• AV. BRASIL BOMB → BAMER	• MANUT. CICLOVIAS CICLOFAIXAS
	• FALTA APROVEITAMENTO DAS VIAS	• CRIAÇÃO "
		• SINALIZAÇÃO ONDE NÃO HÁ
• PARQUE LINEAR ~ 50 m LAZER	• VEÍCULOS ELÉTRICOS PROTÓ SEM LEGISLAÇÃO	• LEGISLAÇÃO ELETROPR.
• PARTE POSITIVA AV. BRASIL BOMBEIROS → TIKAY		

CINCATARINA

Município: Itapoá / Paese

Reunião Comunitária: 3

Data: 24 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Calçadas - não possui	+ seja construídas
	Acessibilidade - não possui	+ seja instaladas
mobiliário urbano e quadra de areia,	iluminação reduzida, pouco bancos	+ introdução de mobiliário
estação de exercícios, mesas de Ping-Pong	não tem pontos de hidrantes.	+ inclusão de mais equipamentos
Ponto para paradas de ônibus urbano		de lazer, convênio na mesma rota de
	Arborização + pontos escuros	itapema até o Paese.
Espaço Pet + Parklets	+ iluminação	Plantar mais árvores
		Complementação de tom beira mar
	Pontos acessíveis, não possui	+ instalação de travessias.
	travessias elevadas + não possui	
	Falta legislação sobre	Criação de lei definindo a Responsabilidade sobre o passeio, impondo o proprietário a fazer calçada nos padrões definidos em lei.
	o passeio, definindo de quem	
	é a responsabilidade sobre as	
	calçadas	
		Buscar financiamento internacional para infraestrutura + Guatapará seria uma fonte ideal

CINCATARINA

Município: Itapoá/SC

Reunião Comunitária: 03.

Data: 24 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	• Falta de calçadas regulares	• Realizar o estudo do
	e de calçada em si.	número de usuários de
	• Devido a falta da calçada,	transporte privado, pedestres,
	é evidente que se faltam	ciclistas, por bairro, para
	todos os itens da infraestrutura	que se entenda a necessidade
	urbana.	por etapas.
	• falta de iluminação	
	pública, consequentemente	
	locais inseguros.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: ____

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
90% Das Ruas Tem 14 metros Paralelo ao mar e 16 metros Perpendicular ao mar (Especificamente do Balneario Estrela até Balneario Itamar)	Falta de Projeto e Planejamento (gestão) Exemplo escoamento das águas Pluviais, com meio fio e sarjeta.	1) Um municipio com Vias Urbanizada com ciclo via separada da calçada e Vias estruturantes para que nosso Trânsito flua dando Preferencia aos Veiculos 3- Pedestrizar calçadas

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 03

Data: 24/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Parque lineal -	Inacabado	Finalizar urgente.
Travessias.	Falta de sinalização	Conduzir sinalização -
Calçadas p/ pedestres.	Locais sem calçadas.	Acessibilidade.
Eliminação de calçadas.	Sem iluminação na via útil.	Iluminação eficiente + clara.
Falta pontos de utilização	Bairro/centro - não temos.	" " "

CINCATARINA

Município: Itapoá / SC

Reunião Comunitária: 03

Data: 24 / 09 / 2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Acessibilidade para pedestres	-> Que sejam construídas vias adequadas e calçadas padronizadas. Prazo: imediato.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 3º

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
As faixas elevadas	falta padronização nos calçadas	Que os carros não parem
as lombadas em vários pontos	falta calçadas em vários ruas	em cima das faixas de pedestres
Av. Beira Mar fica adequada	na cidade toda.	
para os pedestres	Falta de sinalização	Que os pedestres tenham mais
		acesso as entradas dos prédios
	FALTA ILUMINAÇÃO PUB.	Balneários.

VIAS URBANAS

MOBILIDADE ATIVA

Município: ITAPOÁ, SC

* CAMINHÕES

Fls. 1/5

Reunião Comunitária: ____

Data: 24/09/2024

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS X NECESSIDADES
• PARQUE LINEAR	• FALTA DE CALÇADAS NA MAIOR PARTE DA REGIÃO (PAESE, CENTRO, CONTINENTAL, BATHERINDUS	• SOLUÇÕES ADEQUADAS
• PAR CÃO ✓		→ ACOSTAMENTO
• QUADRA BASQUETE "STREET" JOSÉ OTÁCIO		→ + VIAS COM CALÇADAS
• RUA TIJUCAS		
	• FALTA SINALIZAÇÃO IDEM	
	• VEÍCULOS ESTACIONADOS EM FRENTE AO COMÉRCIO	

Município: Itapoá/SC

Reunião Comunitária: 3

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	• Falta de táxis	• Regulamentar o transporte por aplicativos e os táxis (cadastrar os motoristas, classificar, etc)
	• Falta de transporte por aplicativo.	• Incentivo aos motoristas de aplicativo.

Apêndice IV – Reunião Comunitária IV

Convite

Lista de presença

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 25/09/25 | HORA INÍCIO: 19:30 | HORA FIM: 21:20h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: ACOPOF
ASSUNTOS: IV Reunião Comunitária

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
Luciano Luiz do Passos			Pontal		
HELBERT PORANHOS			BOMBEIROS		
Dejanira Pontes			Pontal		
MARCIANE VERISSIMO			Pontal		
Jefferson Gonçalo			PONTAL		
Fabricio			Pontal		
Regiane Gomes			Pontal		
Giane do Nascimento da Silva			Pontal		
Ana Bruna Gomes da Silva			Pontal		
ADEMAR R. DO VALLE FO			ITAPOÁ		
Wilson					
HUGO DIAS DA SILVA			CINCATARINA		
Geziane Rosinski Damian			Cincatarina		
Tainara Xavier			Cincatarina		
Solanara A. O. Ferreira			São José		

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 25/09/25 | HORA INÍCIO: 19:30 | HORA FIM: 21:20h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: ACOPOF
ASSUNTOS: IV Reunião Comunitária

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
Katia Souza			Pontal Norte		
RUBENS UBINGE			Pontal Norte		
Udinei de Silva			Pontal do Norte		
ODIR SCHÄCHTING DA SILVA			Barra Sul		
Flavio E. Justino			PMI		
Alexandre Bonna			Pontal		
RAUL IVAN DELAVY			PONTAL		
Edson Leite			Centro		
ANDRÉ M. DE JESUS			Pontal		
Paulo LOMBALDO			Pontal		
Marcondes Novack			Prefeitura		
José Antonio Stoxes			Prefeitura		
[illegible]					
Edson Spack					
ISRAEL VIDAL			PONTAL		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

LISTA DE PRESENÇA

DATA: 25/09/25 | HORA INÍCIO: 19:10 | HORA FIM: 21:20 h
MUNICÍPIO: Itapoá | LOCAL: ACOPOF
ASSUNTOS: IV Reunião Comunitária

CINCATARINA

PARTICIPANTES

NOME	Nº IDENTIFICAÇÃO (RG ou CPF)	ENDEREÇO	BAIRRO OU INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE	E-MAIL OU TELEFONE	ASSINATURA
Valdeicir P. [illegible]	[illegible]	[illegible]	Câmara de Vereador	[illegible]	[illegible]
[illegible]		[illegible]	PALMEIRAS	[illegible]	[illegible]

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhido em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o

Ata

RELATÓRIO/ATA DE REUNIÕES	
Data da Reunião: 25/09/2025	
Hora início: 19:10	**Hora fim:** 21:20
Local: Associação Comunitária do pontal do Norte e Figueira do Pontal - ACOPOF	
Município envolvido: Itapoá	
Assuntos: Reunião Comunitária IV – Diagnóstico de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana	

PARTICIPANTES
Conforme lista de presença

NOTAS DE REUNIÃO
Aos vinte e cinco dias do mês de setembro de dois mil e vinte e cinco, na Associação Comunitária do Pontal do Norte e Figueira do Pontal – ACOPOF, realizou-se a quarta reunião comunitária do diagnóstico para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, abrangendo a região dos bairros Braço do Norte, Saí Mirim, Água Branca, Jaguaruna, Pontal do Norte e Figueira do Pontal. A reunião teve início às dezenove horas e dez minutos, com a fala da senhora Gesiane H., que se apresentou e apresentou os demais membros da equipe técnica do Consórcio Interfederativo Santa Catarina – CINCATARINA, bem como informou sobre a dinâmica da reunião. Em seguida, o senhor José S. cumprimentou os presentes e explanou sobre o Plano de Mobilidade Urbana e a contratação do CINCATARINA para a elaboração do plano, ressaltando as etapas já realizadas e aquelas que ainda seriam desenvolvidas, além de reforçar a importância da participação da população no andamento dos trabalhos. Na sequência, o senhor Lucca D. cumprimentou os presentes e iniciou sua apresentação, explanando sobre o CINCATARINA e sua equipe de planejamento urbano que auxilia na elaboração dos materiais técnicos, apresentou a comissão de elaboração do plano, composta por membros do município, e explicou o Plano de Mobilidade Urbana conforme as legislações federais vigentes, seus objetivos e os municípios obrigados a elaborá-lo. Apresentou a hierarquização dos modais de transporte, priorizando os pedestres, seguidos pelos ciclistas, transporte coletivo, transporte por aplicativo, transporte de cargas e mercadorias e, por último, o transporte individual. Em seguida, apresentou as etapas de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, explicou que o diagnóstico seria composto pela leitura técnica e pela leitura comunitária, sendo a leitura técnica baseada na análise de dados e informações do município e a leitura comunitária formada pela participação da população por meio de questionários físicos, questionários on-line e reuniões comunitárias, destacando que o questionário on-line permanecia disponível e contava, até o momento, com noventa e duas participações, reforçando a importância do engajamento da população. Na sequência, apresentou imagens para reflexão dos participantes, comparando a organização dos espaços urbanos com os cômodos de uma residência, destacando a priorização excessiva do espaço destinado aos veículos, bem como a comparação entre duas vias com as mesmas dimensões, sendo uma voltada exclusivamente ao transporte individual e outra projetada para atender todos os modais. Explanou sobre o conceito de mobilidade ativa, destacando fatores como calçadas, malha cicloviária, arborização, mobiliário urbano e acessibilidade, apresentando exemplos positivos e negativos encontrados no município de Itapoá e em outros municípios, e também abordou a mobilidade motorizada, composta pelo transporte coletivo, táxi, transporte por aplicativo, transporte de cargas e circulação viária. Ressaltou a importância de se pensar a cidade para as pessoas, apresentando os conceitos de ruas completas e ruas compartilhadas, além de exemplos de requalificação urbana aplicados em outros municípios. Encerrada a apresentação, a senhora Gesiane H. dividiu os participantes em grupos e explicou a dinâmica da atividade, sendo distribuídas fichas de contribuição para que fossem apontados pontos positivos, negativos e desejos relacionados à mobilidade urbana, sendo disponibilizado um tempo de trinta minutos para as contribuições. Após esse período, a senhora Marcilaine K. realizou a leitura das contribuições de seu grupo, seguida pelas leituras realizadas pelos senhores Paulo U. e Raul D. e pela senhora Regiane G., abordando os eixos de pedestres, bicicleta, transporte coletivo, circulação viária, transporte de cargas e mercadorias e transporte por aplicativo ou táxi, conforme os registros apresentados pelos participantes. Na sequência, alguns participantes realizaram manifestações complementares, relatando dificuldades enfrentadas nos bairros, especialmente relacionadas à falta de infraestrutura, aos impactos do porto, ao aumento do tráfego de veículos de grande porte e à necessidade de maior participação comunitária, sendo que o senhor José S. reforçou as ações que vêm sendo desenvolvidas pela Prefeitura Municipal nas áreas de segurança e trânsito. A senhora Gesiane H. apresentou o site de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá, no qual seriam disponibilizados os materiais produzidos, os decretos emitidos e as informações sobre reuniões, oficinas e audiências públicas, agradecendo a participação da população. Em seguida, o senhor Valdeicir R., vereador do município, parabenizou a equipe técnica do CINCATARINA e a Secretaria de Ordem Pública pelos trabalhos realizados, ressaltou a elaboração de projetos voltados à melhoria da situação dos bairros, destacou as dificuldades enfrentadas e reforçou a importância das fiscalizações,

colocando-se à disposição. Não havendo mais assuntos a tratar, a reunião comunitária foi encerrada às vinte e uma horas e vinte minutos.

Contribuições

CINCATARINA

Município: Itapoá - SC

Reunião Comunitária: 4

Data: 24/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
TEMOS !	FALTA DE REGULAMENTAÇÃO	MAIOR SEJA COLBONO 0%
EXISTE DEMANDA	POUCA OFERTA	MOBILIDADE ELETRICO

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- não tem Taxi.	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 4

Data: 25 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Delimitação das cargas horárias	Circulação de caminhões de grande porte na cidade.	Horário para tempo de veículos de carga. (Horário comercial).
		Controlar a capacidade e tamanho das cargas.
		Estacionamento para caminhões. (Fora da área urbana).
		Nova via para os caminhões horários. (Água Branca).
		Bolsão de estacionamento p/ caminhões

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 04

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Caminhões passando na pista de rolamento desde Garuva até a entrada do porto - Caminhões encostados nos acostamentos - Caminhões circulando nos bairros onde é proibido - Caminhões estacionados nas ruas	- Que sejam verificados os pontos negativos

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/08/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
NÃO HÁ	ELE ESTÁ !	RETIRADA IMEDIATA DO TRAFEGO
	FALTA DE FISCALIZAÇÃO	DE CAMINHÕES CARGA PONTUADA
	FALTA SINALIZAÇÃO CONCRETO	AO LADO DOS BANHEIROS
	ESPECIFICO PARA PARA	EXECUÇÃO BOLSÕES PARA
		CAMINHÃO

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/08/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- não tem vagas de carga	- fiscalização
	e descarga	-

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Poucos carros.	muito lombada.	VIA ALTERNATIVA (NA AVENIDA BRASIL e NO BAIRRO ÁGUA BRANCA).
	Falta de pontos de ultrapassagem	
		PAVIMENTAÇÃO DAS VIAS.
	muitos quebracos	
		VIAS ESTRUTURAIS.
	Falta de manutenção das vias.	
		BINÁRIO em volta das escolas.
		ORGANIZAÇÃO dos estacionamentos.
		CRIAÇÃO de uma via rápida.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 04

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Motoristas não respeitam velocidade	- Desejamos que solucione os pontos negativos
	- Motos com escapamento aberto	
	- Não tem estacionamento	
	- Não tem estacionamento para carga e descarga	
	- Falta de vigilância com cameras de monitoramento	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
LIGAÇÃO NORTE SUL PAVIMENTADA	FALTA DE PAVIMENTO EM	PAVIMENTAÇÃO DE VIAS ALTERNATIVA
	MAIS VIAS DE INTEGRAÇÃO NORTE	EXECUÇÃO DE BINÁRIOS
	SUL	EXECUÇÃO ROTATÓRIAS
	EXCESSO LOMBADA	ESTUDO MASTERPLAN VIÁRIO

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Não tem vaga de estacionamento	Não tem vagas de so
	não tem vagas para deficiente	
	pouca sinalização, pavimentação	
	mais ou menos.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Falta de horários adequados	→ Horários que atendam a população e não só os terminais.
	horários incompatíveis	→ terminal central.
	Rotas inadequadas.	→ Rotas que passem por dentro dos bairros.
		→ mais ônibus escolares
	Condições inadequadas.	→ ônibus com melhores condições
		→ Alinhar os horários do transporte municipal com o intermunicipal.
		→ mais horários de ônibus no final de semana.
	→ Pontos inadequados.	→ Adequação dos pontos de ônibus (espaços cobertos e fechados).

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 04

Data: 23 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Poucos horários que não batem	- Pontos dos dois lados, com lixeiras seguros e acessíveis
	- Poucos pontos de ônibus	
	- Pontos sem estrutura com lama na frente	-
	- Bairro não tem	
	- Paradas só de um lado	
	- Não tem radarsais	

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
ELE EXISTE E ATENDE	CONSERVAÇÃO DOS VEICULOS	REPLANEJAMENTO E RENAMEJAMENTO
TODOS OS EXTREMOS MUNICIPIO	HORARIOS PRECARIOS	PONTOS
	FUCIONARIOS DESCUIDADOS	TERMINAL INTEGRAÇÃO URBANO
	PONTOS NAO ADEQUADOS	
	SEM RECUO LIBER A VIA	
	LOMBADAS	
	APLICATIVO RASTREAMENTO.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Pontos sem cobertura	- Direito de qualidade
	- Demora nos horários, se	-
	houvessem mais horários ficaria	
	melhor o transito.	
	- Alguns pais de motorização	
	usam os locais do acessibilidade.	
	- Não temos acesso a informa	
	ção e horário de transporte	
	coletivo.	
	- O fiscal displicente.	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
① Local plano (facilita o deslocamento)	- Falta de manutenção (Limpeza)	Ciclovias interligadas.
	- Largura das ciclovias.	
	- Poucas ciclovias.	
	- Falta de educação dos usuários de automóveis	- Educação para as crianças e adolescentes
	-	- Incentivo ao uso de ciclovias.

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 04

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Não há ciclovias	- Produzir bicicleta
	- Não tem acostamento	elétrica andar na
	- Local para estacionar	faixa para ciclista
	bicicleta	- Estacionamento p/
	- Bicicleta motorizada	bicicleta em estabele-
	andando no local	cimentos comerciais
	dos ciclistas	e pontos turísticos

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
MUNICÍPIO ESTÁ PREOCUPADO	NA CONSERVAÇÃO SINALIZAÇÃO	MALHA INTEGRADA
COM A IMPLANTAÇÃO	INEFICIENTE	CONSERVAÇÃO DO QUE EXISTE
	FALTA EM TODO LADO SUL DA REDE	
	E NA ÁREA RETRO PORTUÁRIO	
	DESCUMPRIMENTO PROPELIDO	FISCALIZAR PROPELIDO
	ENVOLVER USUÁRIOS	

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	- Não temos pavimentação adequada.	- Desejamos Pavimentação
	- Não temos estacionamento para escola.	- ciclovia
	- Não temos integração intermodal	- Respeito aos motoristas,
		- campanhas
		-

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/25

	PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
①	ESPAÇOS PARA CALÇADÃO A BEIRA MAR.	EROSÃO COSTEIRA	CALÇADÃO em toda a extensão do município.
②	temos pouca pavimentação URBANA, estão indo de tempo de fazer.	FALTA de CALÇADAS adequadas	PADRONIZAÇÃO das calçadas.
③			

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 04

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
-	- Ruas precárias - Falta calçadas - Falta ciclovias - Falta acostamento - Falta faixas de ~~pedrel~~ pedestres - Acesso ao mar p/ pedestres e pescadores - Faixas de pedestres mal distribuídas na cidade - Faixas de pedestres nas curvas - Ruas abandonadas quando chove - Estudantes caminhando na via de rolamento por falta de calçadas	- Que sejam analisados os pontos negativos * *A 15 anos que a prefeitura está recebendo do porto e nada é repassado para a cidade.

CINCATARINA

Município: ITAPOÁ

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
NOVOS PAVIMENTAÇÕES ATENDEM	CALÇADOS EM MAL ESTADO	MELHOR CONSERVAÇÃO DO EXISTENTE
COM AS CALÇADAS REGULAMENTADAS	PLANEJAMENTO INEFICIENTE	MELHOR QUALIDADE NOS PROJETOS
	% ALTO DE RUAS SEM	E FISCALIZAÇÕES
		CALÇADAS MAIS LARGAS

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25/09/2025

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
Arborização	Não temos calçada, não temos	- calçadas
	acessibilidade, não tem iluminação	- acessibilidade
	não temos faixas de pedestre.	- iluminação
		- faixas de pedestre

CINCATARINA

Município: Itapoá

Reunião Comunitária: 4

Data: 25 / 09 / 25

PONTOS POSITIVOS	PONTOS NEGATIVOS	DESEJOS
	Não tem ligações nos bairros.	mais opção de transporte por App.
		no município.
		Pontos espalhados pelo município

Apêndice V – Dados da oficina técnica

Apresentação

Comissão de Elaboração

Comissão Nomeada Pelo Município - Decreto nº 7.543/2025

Representantes Governamentais

Secretaria de Ordem Pública
Titular: Julio Antônio Dallazen
Suplente: Theodoro Tavares Neto

Secretaria de Planejamento Urbano
Titular: Décio Furtado de Souza Junior
Suplente: Ricardo Moreno

Gabinete do Prefeito
Titular: Bruno Cristiano Alves
Suplente: Anne Dias Da Ros Leal

Secretaria de Meio Ambiente
Titular: Carla Simone Renato Chagas
Suplente: Rafael Silva

Polícia Militar do Estado de Santa Catarina
Titular: Richardson Bortolini Lima
Suplente: Francisco Antônio Bittencourt de Almeida

Membros da Sociedade Civil

Associação Empresarial de Itapoá - ACINI
Titular: Marcio de Moraes
Suplente: Carlos Eduardo Silva

Câmara de Dirigentes Lojistas de Itapoá – CDL
Titular: Cristiano Goll
Suplente: Carlo Raphael Pinto

Operadores de Serviços

Oceânico Sul Transporte LTDA
Titular: Ivan Aparecido da Costa
Suplente: Davi da Costa

Taxistas de Itapoá
Titular: Argeu Xavier
Suplente: Valdenir
Titular: Rudilvan Delany
Suplente: Bri Vestilini

Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana →

Etapas de elaboração

DESTAQUES DO DIAGNÓSTICO TÉCNICO

2. Diagnóstico - Leitura Técnica

Base de Informações

Instituição e Arcabouço Legal

- A estrutura administrativa do município de Itapoá é regida pela Lei Orgânica Municipal, instituída em 15 de julho de 1990; e
- A administração do Poder Executivo municipal é composta por:

Administração direta: órgãos integrados à estrutura da Prefeitura;
Administração indireta: entidades com personalidade jurídica própria.

Instituição e Arcabouço Legal

- O município de Itapoá conta com um conjunto de legislações e decretos que se relacionam com os temas tratados no plano de mobilidade urbana.

Tema	Legislação	Ementa
Geral	Lei nº 690/2016	Circulação, transporte, e mobilidade
	Lei Complementar nº 48/2016	Plano Diretor Municipal
	Lei nº 678/2016	Zoneamento, uso e ocupação do solo
	Lei nº 682/2016	Parcelamento do solo
	Lei Complementar nº 49/2016	Código de obras
	Lei Complementar nº 50/2016	Código de posturas
Pedestre	Lei nº 186/1999	Funcionalidade e adaptação dos logradouros e das edificações de uso público
	Decreto nº 1.153/2010	Parâmetros para a execução ou reconstrução de calçadas
	Lei nº 1.426/2025	Reparo de danos causados por construtoras em calçadas, pavimentação e infraestruturas públicas

Instituição e Arcabouço Legal

Tema	Legislação	Ementa
Transporte Coletivo	Lei nº 624/2015	Serviços de transporte público
	Decreto nº 66/1991	Desconto do transporte coletivo
	Lei nº 734/2017	Transporte de passageiros sob o regime de fretamento
	Lei nº 645/2016	Implantação e manutenção de abrigos em pontos de parada de transporte coletivo
	Decreto nº 1.580/2012	Prestação do serviço público e privado de transporte coletivo de passageiros
Transporte Individual	Lei nº 1.258/2023	Serviço de táxi no município de Itapoá
Cargas e Mercadorias	Decreto nº 1.994/2012	Regulamenta o tráfego de caminhões e o serviço de carga e descarga no perímetro urbano
	Lei nº 345/2011	Autoriza o tráfego de veículos de carga, de maneira alternativa, pelas vias urbanas do município de Itapoá com destino/origem ao porto de Itapoá

Dados básicos do município

Idade	População	Percentual
0 a 11 anos	4.806	15,63%
12 a 17 anos	2.455	7,98%
18 a 59 anos	17.446	56,74%
60 anos ou mais	6.043	19,65%
Total	30.750	100%

SIDRA, 2022, adaptado pelo autor (2025).

Deficiência/mobilidade	População
Auditiva	744
Mental / Intelectual	299
Motora	1.103
Visual	2.072
Total	3.161*

SIDRA, 2010, adaptado pelo autor (2025).
* Nota: O número de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida equivale a 10,28% da população, se comparada a população atual do município.

Dados básicos do município

Densidade demográfica Bruta

O valor mínimo de densidade é de 75 hab./ha.
Já o ideal, 300 hab./ha

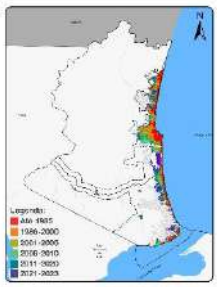
1 ha. (10.000 m²) → 25 lotes → 4 pavimentos / 12 pessoas p/lote

+ Qualidade de serviços e infraestrutura

- A densidade bruta média no município é de 1,25 hab./ha;
- Maiores densidades nos bairros Samambaial, São José e Itapema Norte.

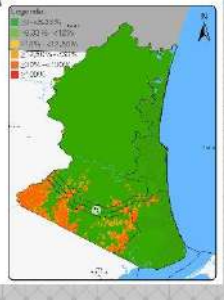
Dados básicos do município
Evolução Urbana

- Até o ano de **1985**, o crescimento urbano concentrou-se nas áreas próximas à costa;
- Entre **1986** a **2000**, a ocupação avançou para o oeste, seguindo o mesmo padrão de expansão. Esse crescimento continuou de forma expressiva entre **2006** e **2010**, especialmente nas áreas que hoje correspondem aos bairros **Itapema Norte**, **Samambaiai** e **São José**; e
- Após **2006**, outro ponto de expansão relevante, foi o entorno da SC-416, no acesso ao Centro.



Condicionantes Físico-Naturais
Restrições Ambientais

- O perímetro urbano municipal apresenta baixas porcentagens de declividade;
- A declividade viabiliza a utilização dos modais ativos de deslocamento; e
- Apenas 3,63% do perímetro urbano possui inclinações com valores iguais ou superiores a 30%.



Lei municipal n.º 680/2016
Circulação, transporte e mobilidade para o município de Itapoá

- O município conta com uma lei específica que regulamenta a circulação, o transporte, a mobilidade urbana e a hierarquização viária;
- A legislação atribui ao proprietário do imóvel a responsabilidade pela execução das calçadas;
- Em novos parcelamentos do solo, é obrigatório considerar as diretrizes viárias já existentes, promovendo integração com a malha urbana atual;
- A criação de ruas sem saída só é permitida quando esgotadas as possibilidades de conexão, se restringindo a 150 metros de extensão;
- A malha cicloviária é mencionada de forma superficial; e
- A lei faz referência à NBR 9050 para tratar das normas de acessibilidade, no entanto, menciona uma versão que já foi revogada.

Legislações do Plano Diretor
Plano Diretor (Lei n.º 48/2016)

- A Lei do Plano Diretor apresenta, em seu artigo 34, ações vinculadas ao sistema de transporte e mobilidade urbana:

I - Elaborar **projeto e executar padronização dos passeios** para pedestres;
II - Implantar mecanismos de **adequação da acessibilidade** [...];
III - **Elaborar e implantar Plano de Mobilidade Urbana** Sustentável;
IV - Elaborar e implantar **projeto cicloviário;**
V - Realizar **manutenção periódica de ciclovias e ciclofaixas;**
VI - Aperfeiçoar o **sistema de transporte público** coletivo;
VII - Elaborar projeto e **implantar terminal rodoviário**; e
VIII - Melhorar o transporte escolar.

Legislações do Plano Diretor
Parcelamento do Solo (Lei n.º 682/2016)

- A lei apresenta alguns requisitos mínimos para os projetos de novos parcelamentos do solo, onde:
  - **Não** deverão ser **criados vazios** entre a área parcelada e o tecido urbano existente;
  - O projeto deverá definir as **ligações com as vias públicas**;
  - As vias deverão **articular-se com a Lei do Sistema Viário**, e harmonizar-se com a topografia local, com **inclinação máxima de 12,00%**;
  - Os projetos deverão obedecer às diretrizes e **dimensões estabelecidas pela lei do Sistema Viário;**
  - Os empreendedores são obrigados a entregar os loteamentos com: **vias de circulação, demarcação** e identificação de lotes e quadras, **arborização** dos passeios e canteiros centrais e **iluminação pública;**
  - Deverão respeitar as faixas não-edificáveis previstas para as faixas de domínio de rodovias, ferrovias, e dutos.

Legislações do Plano Diretor
Código de Edificações (Lei n.º 49/2016)

- A lei tem como objetivo a **adequação e organização dos espaços destinados aos pedestres,** assim como, a **garantia da mobilidade** urbana;
- A definição dos **modelos padrão de calçada**, de acordo com o artigo 57, será regulamentada por **Decreto Municipal**;
- A **responsabilidade pela execução e manutenção das calçadas** é atribuída aos proprietários dos terrenos; e
- O artigo 80 da lei permite a instalação de **tapumes** em calçadas públicas, desde que seja **preservado uma faixa livre de circulação** com, no mínimo, 1,50 metro.

Legislações do Plano Diretor
Código de Posturas (Lei n.º 50/2016)

- A limpeza das calçadas públicas é de responsabilidade dos proprietários ou inquilinos dos imóveis;
- A lei estabelece regras para a preservação das áreas públicas, proibindo ações que comprometam a segurança, a mobilidade e a limpeza urbana;
- Entre as condutas proibidas nas calçadas públicas estão: o descarte de detritos, a obstrução da calçada com objetos volumosos e o estacionamento ou circulação irregular de veículos;
- A lei é incisiva ao especificar que ninguém pode abrir, fechar, desviar ou modificar vias públicas, a não ser que tenham licença prévia da municipalidade; e
- Dentre as restrições impostas nas calçadas públicas, estão a instalação de elementos como mesas, quiosques ou mostruários.

Pedestre
Diretrizes municipais

- **Lei municipal n.º 186/1999** estabelece normas para adaptação dos logradouros públicos e edificação de uso coletivo:
  - Apresenta discrepância de informações em relação:
    - A NBR 9050/2020; e
    - A Lei Federal n.º 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência).
- **Decreto municipal n.º 1.153/2010** define parâmetros para execução ou reconstrução de calçadas.
  - As terminologias utilizadas não estão alinhadas com a NBR 9050/2020;
  - Algumas medidas de elementos viários constantes no Anexo I, são inaplicáveis.
- **Lei Municipal nº 1.426/2025** determina que os danos causados por construtoras ou incorporadoras deverão ser reparados pelas próprias responsáveis, conforme laudo técnico previamente elaborado.

Pedestre
Infraestrutura no município - Travessias

- A maioria das travessias é do tipo elevada, concentrando-se principalmente na região central da cidade;
- A maior parte das vias urbanas são desprovidas de pavimentação, o que compromete a mobilidade e a inclusão de pedestres; e
- Boa conectividade com o entorno por meio de calçadas e sinalização tátil.

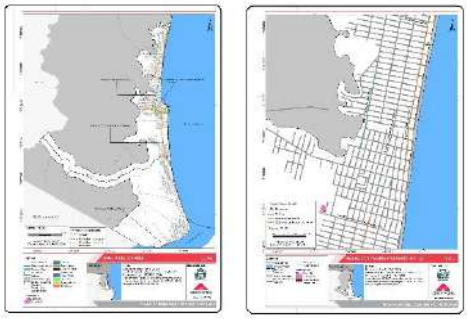
Pedestre
Infraestrutura no município - Calçadas

- Descontinuidade e falta de manutenção das calçadas;
- Sinalização tátil em desacordo com a NBR 16.537/2024;
- Arborização urbana implantada de forma inadequada;
- Ausência de padronização de calçadas;
- Precariedade na oferta de calçadas nas regiões periféricas do município;
- Calçadas das áreas centrais em conformidade com as normativas de acessibilidade vigente.

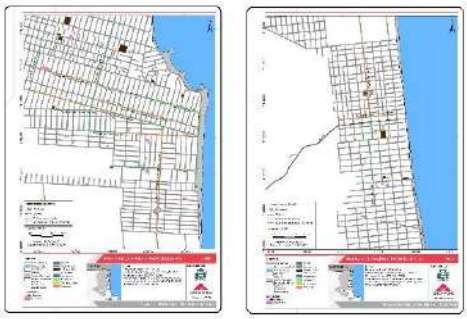
Bicicleta

- O município não possui diretrizes específicas para implantação de malha cicloviária;
- Algumas ciclofaixas presentes nas pistas de rolamento e ciclovias não possuem dimensionamento que comporte a circulação bidirecional de bicicletas, conforme medidas determinadas pelo CONTRAN;
- O município conta com 28,6 km de malha cicloviária, favorecendo a mobilidade ativa; e
- Existência de 31 pontos de paraciclos no município.

MALHA CICLOVIÁRIA EXISTENTE E PARACICLOS



MALHA CICLOVIÁRIA EXISTENTE E PARACICLOS



Autopropelido e bicicletas elétricas

- A ausência de diretrizes municipais específicas para a implantação e funcionamento deste modal, aliada à falta de normas e fiscalização adequadas, pode gerar desordem no espaço urbano;
- Estacionamento em locais inadequados, desrespeitando a faixa livre destinada à circulação de pedestres;
- O uso de veículos autopropelidos é amplamente disseminado no município; e
- Os meios alternativos de deslocamento trazem benefícios à mobilidade urbana.

Transporte Coletivo
Diretrizes Municipais

- O município apresenta legislações que abordam o funcionamento do transporte coletivo, seja público ou escolar;
- A prestação deste serviço no município ocorre mediante concessão, com subsídio da prefeitura municipal;
- A implantação e manutenção dos abrigos para embarque e desembarque de passageiros, bem como a criação de áreas de publicidade junto aos ônibus, é obrigatória;
- Grupos de estudantes, pessoas idosas, fiscais encarregados de analisar o modal e pessoas com deficiência possuem benefício de gratuidade ou desconto no acesso ao modal de transporte; e
- Existência de inúmeras leis e decretos tratando da mesma temática, dificultando encontrar informações pertinentes, por parte dos munícipes.

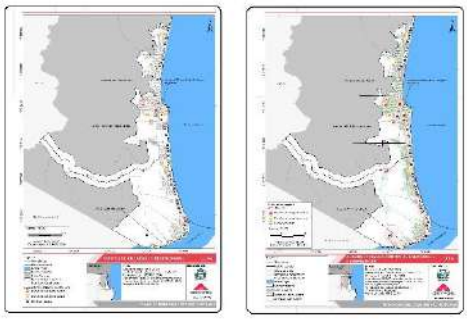
Transporte Coletivo
Terminal Rodoviário

- O Plano Municipal de Transporte Público Coletivo de Itapoá (2015) previa a implantação de um terminal rodoviário/urbano até o ano de 2020;
- Até a data de elaboração deste diagnóstico, o município não conta com nenhuma edificação que atue como terminal urbano; e
- Atualmente, há um terreno de propriedade municipal que está passando por adequações para a futura implantação do terminal.

Transporte Coletivo
Pontos de Embarque e Desembarque

- Os pontos de embarque e desembarque de passageiros estão distribuídos por todo o perímetro urbano;
- Os locais de embarque e desembarque seguem as vias paralelas a orla marítima, que conectam o município no sentido norte e sul;
- Foram identificados 28 locais de embarque e desembarque sem abrigo, identificados apenas com sinalização vertical;
- Os casos mais precários e desassistidos por essa infraestrutura estão localizados nos bairros Barra do Saí, São José, Centro e Continental; e
- Ausência de padronização dos pontos de embarque e desembarque.

PONTOS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE



Transporte Coletivo Escolar

- O município presta o serviço de transporte escolar mediante concessão;
- O município conta com três linhas de transporte com nove itinerários que atendem as escolas da área urbana municipal;
- A maioria das escolas não possuem linhas de transporte exclusivas, ficando algumas sem acesso ao sistema;
- Apenas duas escolas possuem abrigo de para atendimento dos estudantes;
- Quatorze escolas utilizam paradas sinalizadas verticalmente em locais desprovidos de calçadas e acessibilidade; e
- Cinco escolas não possuem nenhuma infraestrutura de apoio.

Transporte Individual
Táxi

- O serviço de táxi no município é regulamentado pela Lei municipal n.º 1.268/2023;
- O Decreto Municipal nº 5.909/2023 fixa as tarifas de transporte por táxi;
- A maioria dos pontos de táxi estão concentrados no bairro Itapema Norte, o qual coincide com a área de maior concentração de comércios e serviços;
- Todos os pontos contam com sinalização vertical indicando a destinação da vaga;
- Os bairros mais periféricos, atualmente encontram-se predominantemente desatendidos;
- A maioria dos pontos apresentam precariedade na sinalização horizontal; e
- É necessário regulamentar a localização dos pontos de táxi, bem como, as vagas comportadas por eles.

Transporte Individual
Aplicativo

- O município desconhece a existência de transporte privado individual que funcione mediante aplicativos;
- Não há legislação municipal que regulamente o serviço de transporte privado individual; e
- Em pesquisa a aplicativos de transporte privado individual, identificou-se o atendimento ao município por meio do aplicativo Uber.

Transporte de Cargas e Mercadorias

- Os horários de carga e descarga coincidem com a jornada de trabalho da população no período da manhã, assim como, de tarde no período de veraneio, o que pode gerar lentidão no trânsito;
- A prestação do serviço de carga e descarga, bem como o tráfego de caminhões no município de Itapoá, é regulamentada pelo Decreto nº 1.594/2012;
- Casos específicos, como descarga de cimento ou materiais de construção, que tenham que ser realizadas diretamente na via pública, exigem autorização da Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo;
- Existem vagas específicas para veículos de carga no perímetro urbano; e
- Há um trajeto regulamentado para veículos que transportam contêineres, com destino a áreas portuárias ou retroportuárias.

Transporte de Cargas e Mercadorias
Infraestrutura

- As vagas de carga e descarga estão concentradas no bairro Itapema do Norte;
- As vagas de carga e descarga possuem sinalização vertical;
- A circulação dos veículos de carga carece de regramento e fiscalização;
- Falta sinalização horizontal nas vagas de carga e descarga;
- Os horários para utilização das vagas, não são informados nas placas de sinalização; e
- As placas de restrição de circulação existentes na rota alternativa de tráfego para o Porto de Itapoá, estão divergentes da regulamentação municipal vigente.

VAGAS DE CARGA E DESCARGA

Circulação Viária

- Muitas vias apresentam gabarito insuficiente para comportar todos os modais de transporte; Falta de delimitação dos elementos viários;
- Existem vias em que a caixa viária é capaz de acomodar todos os modais de transporte, viabilizando a implantação de ruas completas; e
- Algumas vias da cidade foram planejadas para atender a todos os modais.

Circulação Viária
Estacionamentos reservados

- As vagas reservadas estão concentradas no bairro Itapema Norte;
- As vagas possuem sinalização horizontal e vertical;
- Algumas vagas destinadas a pessoas com deficiência não possuem ligação adequada com a calçada, devido à ausência de rebaixamento do meio-fio;
- Parte das vagas reservadas para pessoas idosas necessita de adequação conforme as resoluções do CONTRAN*, em virtude da atualização na simbologia representativa dessa população; e
- As vagas reservadas não estão distribuídas de forma equitativa em todas as regiões do município.

* Resolução 965/2022 (CONTRAN).

ESTACIONAMENTOS RESERVADOS

ESTACIONAMENTOS RESERVADOS

Circulação Viária
Frota veicular

- A frota veicular de Itapoá passou de 7.986 veículos em dezembro de 2015, para 21.822 veículos em janeiro de 2025;
- Crescimento de aproximadamente 273,25% de veículos motorizados registrados no município no período de 10 anos, tendo crescimento médio anual de aproximadamente 27,32%.

Circulação Viária
Vias principais

- Destacam-se como vias principais do município aquelas que acompanham o traçado da orla marítima, assim como as que desempenham papel fundamental na distribuição do fluxo de veículos em direção ao interior dos bairros; e
- A maioria dessas vias estão classificadas, dentro da hierarquização viária como eixos comerciais e estruturais, refletindo sua importância para a mobilidade urbana e para o desenvolvimento da economia local.

Dinâmica
BICICLETA
CARGAS E MERCADORIAS
CIRCULAÇÃO VIÁRIA
PEDESTRE
TRANSPORTE COLETIVO
TRANSPORTE INDIVIDUAL
Dinâmica
PONTOS POSITIVOS
Explicação:
São os fatores que contribuem para o desenvolvimento da mobilidade urbana no município.
Exemplo:
Calçadas das áreas centrais em conformidade com as normativas de acessibilidade vigente.
PONTOS NEGATIVOS
Explicação:
São os aspectos que faltam ou precisam ser melhorados, a respeito da mobilidade urbana.
Exemplos:
Precariedade na oferta de calçadas nas regiões periféricas do município.
Dinâmica
(Forma de preenchimento)
Preencher nº do grupo
Escolha o modal ao qual a contribuição se refere
Nº do Grupo:
PONTO POSITIVO
Existe malha cicloviária ampla.
Prioridade
Descrever a contribuição
Principais apontamentos (será explicado posteriormente)
CINCATARINA
Inovação e Modernização na Gestão Pública
CONSÓRCIO INTERFEDERATIVO SANTA CATARINA
ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA
Itapoá/SC

Lista de presença

CINCATARINA

Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana | Itapoá
Lista de presença | Oficina Técnica

Data: 24 / 09 / 25
Hora início: 13:38 Hora fim: 16:00
Local: Secretaria de ordem pública
Assuntos: Oficina técnica do diagnóstico

CONSÓRCIO INTERFEDERATIVO SANTA CATARINA - CINCATARINA		
MEMBRO	TELEFONE OU E-MAIL	ASSINATURA
Celso Afonso Palhares Madrid		
Gesiane Heusser Lermen		
Guilherme Müller		
Lucca Dias da Silva		
Tainara Aparecida Xavier		

COMISSÃO PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA (Decreto Municipal Nº 7.543, de 20 de agosto de 2025)			
MEMBRO	REPRESENTANTE	TELEFONE OU E-MAIL	ASSINATURA
Aline Dusi Calixto Leal	Gabinete do Prefeito		
Argeu Xavier	Taxistas de Itapoá		
Carla Silmara Ribeiro Chagas	Secretaria de Meio Ambiente		
Carlos Eduardo Silva	Associação Empresarial de Itapoá – ACINI		
Catia Raquel Rissa	Câmara de Dirigentes Lojistas de Itapoá – CDL		
Cristiano Goll	Câmara de Dirigentes Lojistas de Itapoá – CDL		
Davi da Costa	Oceânica Sul Transporte Ltda		
Décio Furtado de Souza Junior	Secretaria de Planejamento Urbano		
Elaine Cristina Alves	Gabinete do Prefeito		
Eni Voltolini	Operadores de Serviço		
Francisco Antônio Bittencourt de Almeida	Polícia Militar do Estado de Santa Cataria		
José Antônio Stoklosa	Secretaria de Ordem Pública		
Rafael Brito	Secretaria de Meio Ambiente		
Raul Ivan Delavy	Operadores de Serviço		
Reinilda Fiorese	Secretaria de Planejamento Urbano		
Richardson Bortolini Lima	Polícia Militar do Estado de Santa Cataria		
Rodolpho Tavares Neto	Secretaria de Ordem Pública		
Tania Aparecida da Costa	Oceânica Sul Transporte Ltda		

Thiago de Mendonça	Associação Empresarial de Itapoá – ACINI
Vacante	Taxistas de Itapoá

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos.

CINCATARINA

Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana | Itapoá
Lista de presença | Oficina Técnica

Data: 24 / 09 /25
Hora início: 15:58 Hora fim: 16:00
Local: Secretaria de ordem pública
Assuntos: Oficina técnica de diagnóstico

PARTICIPANTES				
NOME	Nº DE IDENTIFICAÇÃO (RG OU CPF)	BAIRRO E INSTITUIÇÃO REPRESENTANTE (QUANDO HOUVER)	TELEFONE OU E-MAIL	ASSINATURA
ADEMAR RIBAS DE VALE Fº		VEREADOR		
RAMON Aquim		ASSESSORIA VEREADOR		
Marcondes R. Novack		Dirt. Ord. Pública		

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação da lista como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018. O Titular também autoriza, a título gratuito, o uso de sua imagem, colhida em fotos ou vídeos por ocasião dos eventos sobre o Plano de Mobilidade Urbana, para fins de divulgação pelo CINCATARINA e demais órgãos públicos, com objetivos estritamente institucionais e sem interesses comerciais e políticos

Ata

RELATÓRIO/ATA DE REUNIÕES	
Data da Reunião: 24/09/2025	
Hora início: 13:38	**Hora fim:** 16:00
Local: Secretaria de Ordem Pública	
Município envolvido: Itapoá	
Assuntos: Oficina Técnica do Diagnóstico de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana	

PARTICIPANTES
Conforme lista de presença

NOTAS DE REUNIÃO
Aos vinte e quatro dias do mês de setembro de dois mil e vinte e cinco, na Secretaria de Ordem Pública do Município de Itapoá, realizou-se a primeira oficina técnica do diagnóstico de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá, com início às treze horas e trinta e oito minutos, com a fala da senhora Gesiane H., que se apresentou e apresentou os demais membros da equipe técnica do CINCATARINA presentes na oficina, sendo os arquitetos Lucca D. e Tainara X., o geógrafo Celso M. e o assessor de direção Guilherme M. Em seguida, a senhora Gesiane H. solicitou que os membros da Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana se apresentassem, estando presentes Reinilda F., Raul I. Delavy, Carlos S., Thiago M., Rodolpho N., Francisco B., Carla C., Décio J., José S. e Raul D. Na sequência, a senhora Gesiane H. explanou sobre a forma de realização da oficina técnica, explicando que essa etapa comporia o diagnóstico do plano. Iniciou a apresentação explicando o que é o Consórcio Interfederativo Santa Catarina – CINCATARINA, apresentou a equipe de planejamento de cidades e os municípios nos quais o Plano de Mobilidade Urbana e o Plano de Rotas Acessíveis estavam em elaboração, bem como aqueles já finalizados. Apresentou, ainda, os membros da Comissão de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Em seguida, explicou sobre o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com as legislações federais, abordando em quais municípios a elaboração do plano é obrigatória e qual o conteúdo mínimo a ser incluído. Apresentou os municípios nos quais o Plano de Mobilidade Urbana e o Plano de Rotas Acessíveis já haviam sido elaborados e aqueles que se encontravam em andamento. Ressaltou as etapas de elaboração do plano, sendo elas: metodologia, diagnóstico, prognóstico, primeira audiência pública, plano de ações, minuta de lei, segunda audiência pública e entrega final dos produtos elaborados. Seguidamente, iniciou a apresentação do diagnóstico técnico, o qual abrangeu temas como instituição e arcabouço legal, dados básicos e condicionantes físico-naturais do município, além da análise do Plano Diretor Municipal. Esses temas foram analisados sob a perspectiva dos eixos de pedestre, bicicleta, transporte coletivo, cargas e mercadorias, transporte individual e circulação viária, sendo as análises realizadas por meio de visitas a campo, dados encaminhados pelo município e oficinas técnicas. Explanou sobre a instituição e o arcabouço legal, apresentando as legislações, normativas e regulamentos encontrados para cada eixo do Plano de Mobilidade Urbana. Apresentou os dados básicos do município, incluindo informações sobre o índice populacional, o índice de população com deficiência ou mobilidade reduzida, a densidade demográfica e a evolução urbana do município. Explanou sobre as condicionantes físico-naturais e as restrições ambientais do município. Ao analisar as legislações municipais, expôs os pontos positivos e negativos relacionados às legislações vigentes, sendo elas a Lei Municipal nº 680/2016 (seiscentos e oitenta, de dois mil e dezesseis), a Lei nº 48/2016 (quarenta e oito, de dois mil e dezesseis), a Lei Municipal nº 682/2016 (seiscentos e oitenta e dois, de dois mil e dezesseis), a Lei Municipal nº 49/2016 (quarenta e nove, de dois mil e dezesseis) e a Lei Municipal nº 50/2016 (cinquenta, de dois mil e dezesseis). O senhor Raul D. comentou que o município contava com um decreto que atribuía aos proprietários de lotes com frente para vias pavimentadas a responsabilidade pela execução das calçadas, porém destacou que não havia padronização para essa execução. A senhora Gesiane H. explicou que deveria ser criado um padrão por meio de decreto, a ser anexado ao Código de Edificações do município. O senhor Raul D. comentou, ainda, sobre a dificuldade relacionada à topografia das calçadas. A senhora Gesiane H. sugeriu que, no momento da entrega do projeto da edificação, também fosse exigida a entrega do projeto da calçada. O senhor Francisco comentou sobre a falta de fiscalização por parte do município. Em seguida, a senhora Gesiane H. apresentou a situação encontrada durante a visita de campo, analisando os pontos positivos e negativos dos eixos avaliados. A senhora Reinilda comentou que as calçadas que se encontravam em conformidade haviam sido executadas pela Prefeitura e ressaltou a importância da execução das calçadas juntamente com a pavimentação das vias. O senhor Raul D. comentou sobre a utilização de piso em paver nas calçadas, destacando que este deveria ser executado de acordo com as normativas para evitar o crescimento de vegetação entre as peças. A senhora Gesiane H. ressaltou que, conforme a nova normativa, não é mais permitida a utilização de paver junto ao piso tátil nas calçadas. Apresentou as travessias do município, bem como os pontos positivos e negativos identificados. Explanou sobre a situação atual do município em relação à bicicleta, aos autopropelidos e às bicicletas elétricas, destacando seus pontos positivos e negativos. Na sequência, a senhora Tainara X. apresentou a situação encontrada no município em relação ao transporte coletivo, suas diretrizes e legislações, a infraestrutura existente e a localização dos pontos de embarque

e desembarque, apontando os pontos positivos e negativos. Apresentou, ainda, a situação do transporte coletivo escolar, bem como seus pontos positivos e negativos. Explanou sobre o transporte individual, incluindo táxi e transporte por aplicativo, abordando suas diretrizes, pontos de embarque e desembarque e áreas de abrangência. Apresentou a situação relacionada ao transporte de cargas e mercadorias, destacando seus pontos positivos e negativos. Explanou sobre a circulação viária, evidenciando seus pontos positivos e negativos, as vagas reservadas de estacionamento, o perfil de crescimento da frota veicular e as vias principais do município. Ao final da apresentação, foi explicada a dinâmica da oficina técnica, sendo que a senhora Tainara X. esclareceu que o objetivo da dinâmica era identificar os pontos positivos, entendidos como fatores que contribuem para o desenvolvimento da mobilidade urbana no município, e os pontos negativos, considerados aspectos que faltavam ou que precisavam ser aprimorados. Os participantes foram divididos em dois grupos e, em seguida, foram distribuídas fichas de contribuição verde, destinadas ao registro dos pontos positivos, e fichas de contribuição vermelha, destinadas ao registro dos pontos negativos. Também foram entregues cola de instruções para o preenchimento das fichas, lista de presença para assinatura dos participantes e a imagem de um QR Code, por meio do qual era possível acessar a apresentação virtual. Foi disponibilizado um período de trinta minutos para que os participantes realizassem suas contribuições. Após esse período, os participantes foram reunidos novamente em um grande grupo para discussão e classificação das contribuições em níveis de prioridade um, dois e três. Inicialmente, foram classificados os pontos positivos e, posteriormente, os pontos negativos. A senhora Gesiane H. destacou que todas as contribuições seriam incorporadas ao diagnóstico, assim como aquelas recebidas da população. Agradeceu a participação de todos, ressaltou as reuniões comunitárias que ainda seriam realizadas e solicitou o apoio dos participantes na divulgação e participação nesses encontros. Não havendo mais assuntos a tratar, a oficina técnica foi encerrada às dezesseis horas.

Próximos passos do CINCATARINA:
1 – Realizar as reuniões comunitárias.

Próximos passos da Comissão:
1 – Divulgar e participar das reuniões comunitárias.

Contribuições

Nº do Grupo: 1 — PONTO POSITIVO

AS CALÇADAS NOVAS EXECUTADAS ATENDEM NORMATIVAS TECNICAS DE EXELENCIA

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 1 — PONTO POSITIVO

ONDE IMPLEMENTA SEMPRE QUE LIMPA + SINALIZADA ESTA SENDO BEM USADO

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 1 — PONTO POSITIVO

EXISTE ESTA OPERATIVO ALCANÇA OS EXTREMOS DO MUNICIPIO

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 1 — PONTO POSITIVO

O BOM E QUE AGORA EXISTE!!

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 1 PONTO POSITIVO

TEMOS AO MENOS UMA VIA PAVIMENTADO CONECTANDO TODOS OS BAIRRO E OU COMUNIDADES DO MUNICIPIO

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 1 PONTO POSITIVO

PLANO MOBILIDADE URBAN PODERA NOS SOLUAR ??

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 2 PONTO POSITIVO

• AS CALÇADAS QUANDO EXECUTADAS PELA PREFEITURA SEGUEM AS ~~RUA~~ NORMAS DE ACESSIBILIDADE.

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 2 PONTO POSITIVO

• TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO.

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 2 — PONTO POSITIVO

SOMOS UM MUNICÍPIO PLANO POSSIBILITANDO O USO DE BICICLETAS, AUTOPROPELIDOS E CICLOMOTOR.

Prioridade: 2

Nº do Grupo: 1 — PONTO NEGATIVO

NÃO ATENDEM A TODAS AS PRINCIPAIS VIAS

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 1 — PONTO NEGATIVO

Falta de um terminal de integração em local adequado e possibilidade de expansão.

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 1 — PONTO NEGATIVO

Falta de manutenção das ciclovias e ciclo faixas

Prioridade: 2

Nº do Grupo: 1

PONTO NEGATIVO

• Falta de Legislação Municipal para aplicativos.

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 1

PONTO NEGATIVO

• Falta de vias pavimentadas trazendo melhores alternativas de trajetos.

Prioridade: 2

Nº do Grupo: 1

PONTO NEGATIVO

* Falta de malha de ciclovias em várias vias no município.
*

Prioridade: 3

Nº do Grupo: 1

PONTO NEGATIVO

Falta de separação da ciclovias com o passeio.

Prioridade: 3

Nº do Grupo: 1

PONTO NEGATIVO

Mais rotas deveriam ser implantadas, pois as rotas existentes em época de temporada, não atende a demanda da população.

Prioridade: 3

Nº do Grupo: 1

PONTO NEGATIVO

• ESTACIONAMENTO INDEVIDOS, NÃO TENHO PROIBIÇÃO DE CARGA E DESCARGA, FALTA DE SINALIZAÇÃO

Prioridade: 3

Nº do Grupo: 1

PONTO NEGATIVO

*Falta de normatização que atenda a uma padronização, ex. como Assim como as faixas sólidas, se empregue as normativas corretas. No abrigo.

Prioridade:

Nº do Grupo: 1

PONTO NEGATIVO

Ausência de Iluminação Pública a altura no Pedestre.

Prioridade:

Nº do Grupo: 1 — PONTO NEGATIVO

- falta de regulamentação.

Prioridade:

Nº do Grupo: 2 — PONTO NEGATIVO

- NOS PROJETOS A CALÇADA NÃO É EXIGIDA E NÃO APRESENTAM OS NÍVEIS DA CALÇADA E DO TERRENO E ONDE ESTÃO AS RAMPAS DE ACESSO

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 2 — PONTO NEGATIVO

- APESAR DOS 28,5 Km DE CICLOVIAS, AS MESMAS SÃO DESCONTÍNUAS E NÃO LIGAM O NORTE DA CIDADE AO SUL

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 2 — PONTO NEGATIVO

- FALTA DOS BINÁRIOS DE LIGAÇÃO NORTE - SUL DA CIDADE.

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 2

PONTO NEGATIVO

- FALTA UMA ÁREA ESPECÍFICA PARA ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES QUE ATENDA A ÁREA RETROPORTUÁRIA E DE SERVIÇOS

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 2

PONTO NEGATIVO

- NÃO É REGULAMENTADO O TRANSPORTE ALTERNATIVO.

Prioridade: 1

Nº do Grupo: 2

PONTO NEGATIVO

- FALTA PADRONIZAÇÃO DE CALÇADAS

Prioridade: 2

Nº do Grupo: 2

PONTO NEGATIVO

- O TRANSPORTE PÚBLICO NÃO ATENDE OS BAIRROS E MORADORES QUE MORAM LONGE DA ORLA.

Prioridade: 2

Nº do Grupo: 2

PONTO NEGATIVO

- NA ESTRADA SOOO JOSÉ ALVES FALTAM AS PISTAS DE ACELERAÇÃO E DESACELERAÇÃO LATERAIS
- NECESSÓRIO DUPLICAÇÃO E ROTATÓRIAS.

Prioridade: 2

Nº do Grupo: 02

PONTO NEGATIVO

Ausencia de área para fracionamento de cargas

Prioridade:

Apêndice VI – Contribuições dos Questionários

Questionário físico

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: ..... Idade: .....

Endereço: ..... Bairro: .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?
- (X) Não
- ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:
- ( ) Física
- ( ) Mental
- ( ) Intelectual
- ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:
- ( ) 1
- ( ) 2
- (X) 3
- ( ) 4
- ( ) 5
- ( ) 6
- ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...02... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor
- ( ) De 1 a 2 dias por semana
- ( ) De 3 a 5 dias por semana
- (X) 6 dias da semana ou mais
- ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:
- (X) Dificuldade em encontrar estacionamentos
- ( ) Trânsito ou congestionamentos
- (X) Falta de rotas alternativas
- ( ) Vias mal sinalizadas
- ( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?
- ( ) Sim
- (X) Não
- ( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?
- (X) Menos de 1 hora
- ( ) Entre 1 e 4 horas
- ( ) Durante todo o horário comercial
- ( ) Não estaciono na via
- ( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...01... Bicicletas
- (X) De 1 a 2 dias por semana
- ( ) De 3 a 5 dias por semana
- ( ) 6 dias da semana ou mais
- ( ) Só passeios eventuais
- ( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:
- (X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
- ( ) Distância do percurso
- ( ) Insegurança viária ao transitar
- ( ) Topografia das vias (morros)
- ( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?
- ( ) Sim
- (X) Não
- ( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?
- ( ) Sim
- (X) Não
- ( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido
- ( ) De 1 a 2 dias por semana
- ( ) De 3 a 5 dias por semana
- ( ) 6 dias da semana ou mais
- ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:
- ( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
- ( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
- ( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
- ( ) Calçada pública
- ( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
- (X) Iluminação pública
- ( ) Malha cicloviária
- ( ) Paraciclo
- ( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
- ( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?
- ( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
- (X) Ausência de arborização (sombra)
- ( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
- ( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
- ( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
- (X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
- ( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
- ( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
- ( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?
- ( ) Não há pontos de ônibus próximo
- (X) Má qualidade dos ônibus
- ( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
- ( ) Valor da passagem
- (X) Demora na viagem
- ( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
- ( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
- (X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente às vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- (X) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Ams Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Galvota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Compl: ..... Idade: .....

Endereço: .... Bairro: .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos
(X) Trânsito ou congestionamentos
( ) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...1..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
( ) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
( ) Não
(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
( ) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
(X) Má qualidade dos ônibus
(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
(X) Demora na viagem
(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ◯ As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ◯ As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ◯ Sim
- ◯ Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ◯ Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ◯ Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ◯ Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ◯ Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ◯ Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ◯ Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ◯ Av. 563 - Celso Ramos
- ◯ Av. 11 - Dom Henrique II
- ◯ Av. 2551 - Beira Mar V
- ◯ Av. 1101 - Brasil
- ◯ Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ◯ Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ◯ Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ◯ R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ◯ R. 421 - Leonides Pommer
- ◯ R. 560 - Jequitibá
- ◯ R. 773 - Gaivota
- ◯ R. 960 - Mariana Michels Borges
- ◯ R. 1100 - Anévio Paese
- ◯ R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ◯ R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ◯ R. 2371 - Jacarezinho
- ◯ R. 2321 - Embaútinga
- ◯ R. 2410 - Perudá
- ◯ Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ◯ A pé
- ◯ Bicicleta
- ◯ Ônibus/micro-ônibus
- ◯ Carro ou moto
- ◯ Caminhão
- ◯ Ciclomotor
- ◯ Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ◯ 1 vez
- ◯ 2 vezes
- ◯ 3 vezes
- ◯ 4 vezes
- ◯ 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ◯ Manhã (entre 7h e 9h)
- ◯ Meio dia (entre 11h e14h)
- ◯ Tarde (entre 18h e 20h)
- ◯ Noite (entre 22h e 24h)
- ◯ Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor melhorias para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Compl

Endereço: .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

2 ..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

1 ..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

(X) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

(X) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

(X) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

(X) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo

(X) Má qualidade dos ônibus

(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

(X) Valor da passagem

(X) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 16h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Com [illegible] 75

Endereço: . [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

01 ..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial (X) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

(X) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

( ) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

(X) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- (X) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros , ...

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o ***destino final*** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

1- ILUMINAÇÃO PÚBLICA, A NOITE É UMA ESCURIDÃO.
2- FISCALIZAÇÃO
3- POLICIAMENTO – POSTOS POLICIAIS NOS BAIRROS

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor questões para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Com Luis Augusto de Queiroz 57

Endereço: Av. Lilia Reis, 159 Pacie

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?
- (X) Não
- ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:
- ( ) Física
- ( ) Mental
- ( ) Intelectual
- ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:
( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...2... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor
- ( ) De 1 a 2 dias por semana
- (X) De 3 a 5 dias por semana
- ( ) 6 dias da semana ou mais
- ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:
- ( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
- ( ) Trânsito ou congestionamentos
- (X) Falta de rotas alternativas
- ( ) Vias mal sinalizadas
- ( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?
- (X) Sim
- ( ) Não
- ( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?
- ( ) Menos de 1 hora
- (X) Entre 1 e 4 horas
- ( ) Durante todo o horário comercial
- ( ) Não estaciono na via
- ( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...2... Bicicletas
- (X) De 1 a 2 dias por semana
- ( ) De 3 a 5 dias por semana
- ( ) 6 dias da semana ou mais
- ( ) Só passeios eventuais
- ( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:
- (X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
- ( ) Distância do percurso
- (X) Insegurança viária ao transitar
- ( ) Topografia das vias (morros)
- ( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?
- ( ) Sim
- (X) Não
- ( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?
- ( ) Sim
- (X) Não
- ( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido
- ( ) De 1 a 2 dias por semana
- ( ) De 3 a 5 dias por semana
- ( ) 6 dias da semana ou mais
- (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:
- (X) Pavimentação (asfalto, calçamento)
- ( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
- ( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
- ( ) Calçada pública
- ( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
- ( ) Iluminação pública
- (X) Malha cicloviária
- ( ) Paraciclo
- ( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
- ( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?
- ( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
- (X) Ausência de arborização (sombra)
- (X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
- (X) Ausência de iluminação a nível do pedestre
- (X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
- (X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
- ( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
- ( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
- ( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?
- (X) Não há pontos de ônibus próximo
- ( ) Má qualidade dos ônibus
- ( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
- ( ) Valor da passagem
- ( ) Demora na viagem
- ( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
- ( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
- (X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Ams Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- (X) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

ITAPOA NÃO É BEM SERVIDA DE VIAS ESTRUTURANTES CAUSANDO GARGALOS NAS EXISTENTES. ISTO CAUSA COMPETIÇÃO ENTRE VEÍCULOS E PEDESTRES E CICLISTAS.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: .....

Endereço: .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..2.... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

( ) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial (X) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

( ) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente às vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (x) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (x) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (x) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Ams Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (x) Carro particular
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (x) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (x) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: [illegible] .....

Endereço: ..... [illegible] .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..01.. Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

( ) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..01.. Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

( ) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (x) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (x) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (x) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (x) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (x) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (x) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (x) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (x) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (x) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- (x) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- (x) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

- MELHORIAS DAS CALÇADAS; CICLOVIAS (COM FISCALIZAÇÃO)
- RECUO DOS MUROS AMPLIANDO AS CALÇADAS
- MAIS LINHAS DE ÔNIBUS (COM MAIS VEÍCULOS)
- ESGOTAMENTO (SANITÁRIO)

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

www.cincatarina.sc.gov.br

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, [illegible] a infraestrutura e [illegible] deslocamento. Informações relevantes de vida para você e sua família.

Nome Completo: [illegible] .....

Endereço: [illegible] .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

01..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

( ) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

02... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

(X) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

(X) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Ams Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- (X) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

Asfalto - calçadas Rua Frei Valentim e 3660 Prof. Simmo
Urgente
Asfalto - calçadas Av. Beira Mar 04 com Rua Ricardo gomes da Costa

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Com: .....

Endereço: .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilize

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...4..... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo

(X) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

(X) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- (X) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: [illegible]

Endereço: [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 (X) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

4 Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
(X) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

2 Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
( ) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
( ) Não
(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
(X) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Ausência de arborização (sombra)
( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente às vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- (X) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- (X) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 8h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Com: .....

Endereço: . .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

(X) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

....1..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

( ) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

.....1..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paracicios)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

(X) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

....0..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(X) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

(X) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo

(X) Má qualidade dos ônibus

(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Ams Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- (X) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- (X) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros Av. João Horácio Vieira

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- (X) A pé
- (X) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- (X) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento deles com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome C[illegible] .....

Endereç[illegible] .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(s) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

(X) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..1.... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..1.... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paracicios)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

(X) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

(X) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- (X) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- (X) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- (X) R. 421 - Leonides Pommer
- (X) R. 560 - Jequitibá
- (X) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- (X) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Av. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

- Mais vias p/ fluidez do trânsito.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome C[illegible] ..... Idade: 35 .....

Endere[illegible] ..... Bairro: [illegible] .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
(X) 6 dias da semana ou mais
( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
( ) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas
(X) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...1..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana
(X) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
(X) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
(X) Não
( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
(X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
( ) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
(X) Presença de entulhos e/ou vegetação
(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
(X) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- (X) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente [illegible] família.

Nome Co[illegible]

Endereço [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1..... Automóveis ...2..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

(X) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...2..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

( ) Iluminação pública

(X) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

(X) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do *município*
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros Av. João Francisco Vieira (Comércio da Ponta)

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- (X) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo no Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: [illegible]

Endereço: [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..2.... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

( ) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

(X) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

.....1.... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

(X) Má qualidade dos ônibus

(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

(X) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros João Heráclio Vieira

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: [illegible]

Endereço: [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(x) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (x) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

....2.... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(x) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(x) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

( ) Falta de rotas alternativas

(x) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (x) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(x) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

....1.... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

(x) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(x) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(x) Insegurança viária ao transitar

(x) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (x) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

( ) Não

(x) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (x) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

( ) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

(x) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(x) Ausência de arborização (sombra)

(x) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(x) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(x) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(x) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

(x) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

(x) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.se.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (x) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (x) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (x) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (x) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (x) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (x) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (x) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (x) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (x) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (x) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (x) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (x) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 16h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

.....

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

www.cincatarina.sc.gov.br

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este fo... do que utiliza
dangen... a você e sua
família.

Nome (..... Idade .....

Endere... Bairro .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 (X) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

1 ..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
(X) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
(X) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

(X) Sim ( ) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
( ) Não
(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
(X) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
(X) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- (X) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

- Reduzir a quantidade de Lombadas, São muito próximo uma da outra, - diminuir a rampa de elevação das passagens elevadas, - na ciclo via e calcada de pedestre alinhar as placas de sinalização na divisão das vias e não no centro da calcada de pedestre. - As lixeiras devão estar proximo ao muro e não na frente da via pois obstruem a visão de quem cruza a via.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo do Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome .....

Endere .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 (X) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..X.... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

(X) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

( ) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

(X) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim ( ) Não

(X) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

( ) Não

(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- (X) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- (X) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- (X) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- (X) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- (X) Ônibus/micro-ônibus
- ( ) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

~~VEIS~~ Precisa Dar atenção em vias Paralelas lá AV Celso Ramos, caminho Da ovelha Para Desafogar o trânsito nessas Ruas.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome [redacted]

Ender[redacted]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(●) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (●) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(●) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

(●) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(●) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

(●) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...1... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (●) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(●) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (●) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

( ) Não

(●) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana (●) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(●) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(●) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(●) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

(●) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ○ As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ● As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ○ Sim
- ● Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ○ Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ○ Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ● Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ○ Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ● Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ● Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ● Av. 563 - Celso Ramos
- ○ Av. 11 - Dom Henrique II
- ○ Av. 2551 - Beira Mar V
- ○ Av. 1101 - Brasil
- ○ Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ● Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ○ Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ○ R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ○ R. 421 - Leonides Pommer
- ○ R. 560 - Jequitibá
- ● R. 773 - Gaivota
- ○ R. 960 - Mariana Michels Borges
- ○ R. 1100 - Anévio Paese
- ○ R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ○ R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ○ R. 2371 - Jacarezinho
- ○ R. 2321 - Embaútinga
- ○ R. 2410 - Perudá
- ● Outros: Leopoldo Sprenger

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ○ A pé
- ○ Bicicleta
- ○ Ônibus/micro-ônibus
- ● Carro ou moto
- ○ Caminhão
- ○ Ciclomotor
- ○ Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ○ 1 vez
- ● 2 vezes
- ○ 3 vezes
- ○ 4 vezes
- ○ 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ● Manhã (entre 7h e 9h)
- ○ Meio dia (entre 11h e14h)
- ● Tarde (entre 18h e 20h)
- ○ Noite (entre 22h e 24h)
- ○ Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

(1) TERMINAR PAVIMENTAÇÃO DA Fco. QUINTINO CORREIA ATÉ MIGUEL GALHARDI
(2) LIGAR A Fco. Q. CORREIA C/ A LEOPOLDO SPRENGER / DESAPROPRIAR UM TERRENO AO LADO DO BELLI HOTEL / FAZENDO DUAS SAÍDAS DA PRAIA, DIMINUINDO TEMPO DE ESPERA C/ GAIVOTAS ESQ. ANDRÉ R. FREITAS E CONGESTIONAMENTO DA ANA MARIA. JÁ VI CASOS DE AFOGAMENTO QUE AMBULÂNCIA NÃO CONSEGUE ANDAR NA BERTO Fco. DA SILVA.
(3) RODONIS BIGNI, RUA DE BM. QUASE S/ CALÇADA E CORTARAM AS ÁRVORES QUE TINHAM PARA FAZER PAVIMENTAÇÃO E Fco Q. CORREIA SEM PISO TÁTIL.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário serviu como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, [illegible] alternativas para seu deslocamento, fornecendo mobilidade de vida para você e sua família.

Nome Com[illegible]

Endereço: ..

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 (X) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

.....4..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
( ) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
(X) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

.....2..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
( ) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim ( ) Não
(X) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
( ) Não
(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(X) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
( ) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Ausência de arborização (sombra)
( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- (x) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (x) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (x) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 860 - Mariana Michels Borges
- (x) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros: .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- (x) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- ( ) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- (x) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (x) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

www.cincatarina.sc.gov.br

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente,
família.

Nome Comp

Endereço: ..

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..2.. Automóveis ..1.. Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
(X) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..—.. Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
( ) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
(X) Não
( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

Nadas. Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
( ) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Ausência de arborização (sombra)
( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Ams Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

Calçadas padronizadas.
Calcamentos sob falta nas principais ruas
(paralelas à Av. Brasil)
Finalizar o parque linear urgentemente

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular do presente autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento deste com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo

Endereço: .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos
(X) Trânsito ou congestionamentos
(X) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...2... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais (X) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
(X) Distância do percurso
(X) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
(X) Não
( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(X) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
(X) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre
(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
(X) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
(X) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Ams Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros períodos do dia CFE NECESSIDADE DOS ENTREGAS

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

* SE TER O CUIDADO DE NÃO TIRAR OS ESPAÇOS DE ESTACIONAMENTO DOS NOSSOS COMÉRCIOS
* QUE AS CICLOVIAS SEJAM PROJETADAS SEPARADAMENTE DAS VIAS DOS PEDESTRES.
* PAVIMENTAÇÃO DAS RUAS QUE ACESSAM A PRAIA.
*

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento deles com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Comp

Endereço: ..

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

(X) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
( ) Falta de rotas alternativas
(X) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
(X) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

(X) Sim ( ) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
(X) Não
( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
(X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
( ) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Ausência de arborização (sombra)
(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
(X) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- (X) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- (X) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- (X) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- ( ) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- (X) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- (X) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

Pois precisamos de pavimentação

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

www.cincatarina.sc.gov.br

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Compl[illegible] .....

Endereço: [illegible] .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 (X) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar FALTA VIAS DE SERVIÇO

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(X) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

( ) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível de pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

(X) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

(X) Valor da passagem

(X) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- (X) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros: Rua da Graça, Walter Cristante, José Pacheco da Silva, Joaquim Prego.

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- (X) A pé
- (X) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

Construção: via de serviço da Figueira até o Bairro São José, de 16m, já consta no plano diretor.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo do Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Com: Daniel de Camargo

Endereço: Itapoá de Janeiro 210 A Centro

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?
- (X) Não
- ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:
- ( ) Física
- ( ) Mental
- ( ) Intelectual
- ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:
( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

2 Automóveis 2 Motociclatas ..... Ciclomotor
- ( ) De 1 a 2 dias por semana
- ( ) De 3 a 5 dias por semana
- (X) 6 dias da semana ou mais
- ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:
- (X) Dificuldade em encontrar estacionamentos
- (X) Trânsito ou congestionamentos
- (X) Falta de rotas alternativas
- (X) Vias mal sinalizadas
- ( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?
- ( ) Sim
- (X) Não
- ( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?
- (X) Menos de 1 hora
- ( ) Entre 1 e 4 horas
- ( ) Durante todo o horário comercial
- ( ) Não estaciono na via
- ( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

2 Bicicletas
- ( ) De 1 a 2 dias por semana
- ( ) De 3 a 5 dias por semana
- ( ) 6 dias da semana ou mais
- (X) Só passeios eventuais
- ( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:
- (X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
- ( ) Distância do percurso
- (X) Insegurança viária ao transitar
- ( ) Topografia das vias (morros)
- ( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?
- ( ) Sim
- (X) Não
- ( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?
- ( ) Sim
- (X) Não
- ( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido
- ( ) De 1 a 2 dias por semana
- ( ) De 3 a 5 dias por semana
- ( ) 6 dias da semana ou mais
- (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:
- ( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
- ( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
- ( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
- ( ) Calçada pública
- ( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
- ( ) Iluminação pública
- ( ) Malha cicloviária
- ( ) Paraciclo
- ( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
- (X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?
- (X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
- (X) Ausência de arborização (sombra)
- (X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
- (X) Ausência de iluminação a nível do pedestre
- (X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
- (X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
- (X) Presença de entulhos e/ou vegetação
- ( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
- ( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?
- (X) Não há pontos de ônibus próximo
- (X) Má qualidade dos ônibus
- (X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
- (X) Valor da passagem
- ( ) Demora na viagem
- (X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
- ( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
- ( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- (X) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- (X) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- (X) R. 421 - Leonides Pommer
- (X) R. 560 - Jequitibá
- (X) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- (X) R. 1100 - Anévio Paese
- (X) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- (X) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- (X) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: [illegible]

Endereço: [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

( ) Não (X) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual (X) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..1.. Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
(X) Falta de rotas alternativas
(X) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
( ) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

(X) Sim ( ) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

(X) Sim
( ) Não
( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
( ) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
(X) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (/) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (/) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (/) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (/) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- (/) R. 773 - Gaivota
- (/) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros muitos outros que nem sei o nome por falta de placas

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- (/) A pé
- (/) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (/) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- (X) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dela com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Com: [illegible] ..... Idade: [illegible] .....

Endereço: [illegible] .....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..02.. Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial (X) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

( ) Não

(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

( ) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (●) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (●) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- (X) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TRABALHO EM GRUPO

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente [illegible] a infraestrutura e seus novos alternativas [illegible] fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome C[illegible]

Endereç[illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..01... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

(X) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
( ) Falta de rotas alternativas
(X) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim
(X) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora
( ) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial
( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..02... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
(X) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim
(X) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
( ) Não
(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
(X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
(X) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
(X) Presença de entulhos e/ou vegetação
(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diario?

- ( ) A pé
- (X) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- (X) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Co[illegible]

Endereço [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

(X) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

....0.... Automóveis ....1.... Motocicletas ....0.... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

....1.... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

(X) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

(X) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

( ) Não

(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

....0.... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

(X) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente às vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Ams Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- (X) Outros Av. Beira Mar III

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- (X) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

Pavimentação de vias e calçadas com planejamento e presteza.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, trazendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Co[illegible]

Endereço [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...3..... Automóveis ...2..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

(X) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...1..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

( ) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo

(X) Má qualidade dos ônibus

(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

(X) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- (X) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- (X) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- (X) R. 421 - Leonides Pommer
- (X) R. 560 - Jequitibá
- (X) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- (X) R. 1100 - Anévio Paese
- (X) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- (X) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- (X) R. 2371 - Jacarezinho
- (X) R. 2321 - Embaútinga
- (X) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

Precisa de legislação Definindo a responsabilidade dos calçadas

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, [illegible] alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Comp: [illegible]

Endereço: .. [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

(X) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...01... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
( ) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim ( ) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
( ) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
( ) Não
( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
(X) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
(X) Presença de entulhos e/ou vegetação
(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

(X) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- (X) Outros R.590, R.610, R.580

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- (X) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

maior fiscalização nas ruas limites de velocidades

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Com

Endereço:

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(●) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (●) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...2... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
(●) 6 dias da semana ou mais
( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(●) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
( ) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim
(●) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora
( ) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial
(●) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...1... Bicicletas

(●) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(●) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paracicios)
( ) Distância do percurso
(●) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim
(●) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
(●) Não
( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana
( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais
(●) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(✓) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
( ) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
(●) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
( ) Ausência de arborização (sombra)
( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre
( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
(●) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
(●) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (●) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (●) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (●) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (●) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (●) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (●) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (●) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (●) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (●) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- (●) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- (●) Manhã (entre 7h e 9h)
- (●) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

calçamento e pavimentação das ruas

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo do Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, poderemos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome C

Enderec

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

( ) Não (X) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

(X) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 (X) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...2... Automóveis ...1... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...4... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paracicios)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

(X) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paracicio

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

(X) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- (X) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- (X) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- (X) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- (X) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- (X) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- (X) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros De rua 40 A rua 2750

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- (X) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

Executar Ciclovias, mudar a forma de rua Joaquim Pedro de Souza, retirar os postes e fazer o comércio [illegible]

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Com: [illegible]

Endereço: [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 (X) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..3..... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..4..... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..0..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(X) Pavimentação (asfalto, calçamento)

(X) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- ( ) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros: Av. 1107 - João Horácio Vieira
  Rodovia Pedro Ivo Campos

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- (X) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

Criar uma via de acesso rápido entre o Barro do Saí e o Pontal. Essa via tem que ser uma nova via por trás dos loteamentos, fazendo a ligação dessa via em cada bairro por uma via apenas

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo do Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome C[illegible] ..... 39 .....

Endereç[illegible] ....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 (X) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..2.... Automóveis ..0..... Motocicletas ..0..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos

( ) Trânsito ou congestionamentos

( ) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

(X) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..0..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

( ) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

(X) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..0..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(X) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

( ) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

( ) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

(X) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- ( ) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- (X) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os periodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros periodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

3 Automóveis 1 Motocicletas 1 Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
(X) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas
( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

..... Bicicletas

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais (X) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
(X) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim ( ) Não
( ) Não sei opinar NÃO EXISTE LADO SUL

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
(X) Não
( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

1 Autopropelido

(X) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(X) Pavimentação (asfalto, calçamento)
(X) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
(X) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Calçada pública
(X) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
( ) Iluminação pública PRECÁRIA
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre
(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
(X) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
(X) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
( ) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- ( ) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Gocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- (X) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

A MINHA SUGESTÃO É QUE TANTO O EXECUTIVO COMO LEGISLATIVO TENHAM A CORAGEM NECESSÁRIA PARA GERAR AS AÇÕES QUE DE FATO CUIDEM REGRAS E GERAM MUDANÇAS PROFUNDAS E DURADOURAS

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo do Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Comp[illegible]

Endereço: [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 (X) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...01... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

(X) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

.....0..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

( ) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

( ) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

( ) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

.....0..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

(X) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- (X) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- (X) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- (X) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- (X) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- ( ) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Comp[illegible]

Endereço: ..

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...1..... Automóveis ...1..... Motocicletas ...2..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

(X) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

(X) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora (X) Entre 1 e 4 horas

( ) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...2..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

( ) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

(X) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

(X) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- (X) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- (X) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- (X) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- (X) R. 421 - Leonides Pommer
- (X) R. 560 - Jequitibá
- (X) R. 773 - Gaivota
- ( ) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- (X) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- ( ) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (X) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo no Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Completo: [illegible]

Endereço: [illegible]

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 (X) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...2... Automóveis ..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

(X) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos

(X) Trânsito ou congestionamentos

(X) Falta de rotas alternativas

( ) Vias mal sinalizadas

( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

(X) Sim ( ) Não

( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas

(X) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via

( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...2..... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Só passeios eventuais

( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)

( ) Distância do percurso

(X) Insegurança viária ao transitar

( ) Topografia das vias (morros)

( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não

( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim

(X) Não

( ) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana

( ) 6 dias da semana ou mais (X) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

( ) Pavimentação (asfalto, calçamento)

( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)

( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)

( ) Calçada pública

( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)

(X) Iluminação pública

( ) Malha cicloviária

( ) Paraciclo

( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros

( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

( ) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)

(X) Ausência de arborização (sombra)

( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)

(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre

( ) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)

(X) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada

(X) Presença de entulhos e/ou vegetação

( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)

(X) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo

( ) Má qualidade dos ônibus

( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários

( ) Valor da passagem

( ) Demora na viagem

( ) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias

( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos

(X) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- (X) Sim
- ( ) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- (X) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- ( ) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 563 - Celso Ramos
- (X) Av. 11 - Dom Henrique II
- (X) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- (X) R. 421 - Leonides Pommer
- (X) R. 560 - Jequitibá
- ( ) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- ( ) 4 vezes
- (X) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- ( ) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- (/) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

- FAZER VIAS COM CALÇADAS MAIS LARGAS, REDUZINDO VAGAS DE ESTACIONAMENTO EM CALÇADAS ESTREITAS, CICLOVIAS EM LOCAIS DE MAIOR DENSIDADE POPULACIONAL.
- INCLUIR MOBILIÁRIOS URBANOS AO LONGO DE VIAS MAIS LARGAS.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

www.cincatarina.sc.gov.br

QUESTIONÁRIO
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ITAPOÁ- SC

CINCATARINA

Este formulário servirá como uma das bases para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Itapoá. Conhecendo seu percurso e o tipo de locomoção que utiliza diariamente, conseguiremos propor mudanças para a infraestrutura e criar novas alternativas para seu deslocamento, fornecendo qualidade de vida para você e sua família.

Nome Comp.....

Endereço:.....

1. Possui alguma deficiência e/ou mobilidade reduzida?

(X) Não ( ) Sim

2. Se sim, qual(is) do(s) grupo(s) pertence:

( ) Física ( ) Mental ( ) Intelectual ( ) Sensorial

3. Quantas pessoas residem em sua casa, no total:

( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 (X) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) MAIS

4. Anote a quantidade de veículos motorizados que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

...3..... Automóveis ...1..... Motocicletas ..... Ciclomotor

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

5. Assinale a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar os veículos motorizados no dia a dia:

( ) Dificuldade em encontrar estacionamentos
( ) Trânsito ou congestionamentos
(X) Falta de rotas alternativas
( ) Vias mal sinalizadas
( ) Não utilizo

6. Você costuma deixar o seu veículo motorizado estacionado na via pública durante o seu período de trabalho ou estudo?

( ) Sim (X) Não
( ) Não utilizo veículo motorizado

7. Caso utilize veículos motorizados em seu dia a dia, por quanto tempo você costuma deixá-lo estacionado na via?

( ) Menos de 1 hora ( ) Entre 1 e 4 horas
(X) Durante todo o horário comercial ( ) Não estaciono na via
( ) Não utilizo veículo motorizado

8. Anote a quantidade de bicicletas que existem em sua casa e assinale com que frequência utiliza:

...3.... Bicicletas

( ) De 1 a 2 dias por semana (X) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Só passeios eventuais
( ) Não utilizo

9. Marque as dificuldades encontradas ao utilizar a bicicleta:

(X) Ausência de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, paraciclos)
( ) Distância do percurso
( ) Insegurança viária ao transitar
( ) Topografia das vias (morros)
( ) Não utilizo

10. A malha cicloviária de Itapoá atende de forma adequada às necessidades de toda a população?

( ) Sim (X) Não
( ) Não sei opinar

11. Os paraciclos estão distribuídos de forma adequada para atender às necessidades da população?

( ) Sim
( ) Não
(X) Não sei opinar

12. Anote a quantidade de veículos autopropelidos (velocidade máxima 32km/h) que existem em sua casa e assinale a frequência com que são utilizados:

..... Autopropelido

( ) De 1 a 2 dias por semana ( ) De 3 a 5 dias por semana
( ) 6 dias da semana ou mais ( ) Não utilizo

13. Assinale as infraestruturas que constam na rua onde você mora:

(X) Pavimentação (asfalto, calçamento)
( ) Arborização nas calçadas (árvores e canteiros)
( ) Acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Calçada pública
( ) Mobiliário Urbano (lixeira, banco)
(X) Iluminação pública
( ) Malha cicloviária
( ) Paraciclo
( ) Ponto de embarque e desembarque de passageiros
( ) Nenhuma das opções anteriores

14. Como pedestre, qual a **principal** dificuldade encontrada nas calçadas pelas quais você transita?

(X) Ausência de acessibilidade (rampas, piso tátil)
(X) Ausência de arborização (sombra)
( ) Ausência de mobiliário (lixeira, banco)
(X) Ausência de iluminação a nível do pedestre
(X) Ausência de sinalização (faixas de pedestres)
( ) Má conservação ou ausência de pavimentação na calçada
( ) Presença de entulhos e/ou vegetação
( ) Presença de mobiliário urbano locado indevidamente (obstruindo a faixa livre de circulação)
( ) Topografia (morros, desníveis)

15. Qual a **principal** dificuldade encontrada ao utilizar o transporte público coletivo?

( ) Não há pontos de ônibus próximo
(X) Má qualidade dos ônibus
( ) Dificuldade de acesso aos horários e itinerários
( ) Valor da passagem
( ) Demora na viagem
(X) Pouca oferta de horários e/ou itinerários compatíveis com a atividades diárias
( ) Percorro distâncias curtas em meus deslocamentos
( ) Não utilizo

www.cincatarina.sc.gov.br

16. Referente as vagas de estacionamento destinadas a carga e descarga, assinale:

- ( ) As vagas existentes suprem a necessidade do município
- (X) As vagas existentes são insuficientes para a demanda do município

17. Na sua opinião, a implantação do sistema de estacionamento rotativo é uma medida apropriada para o município?

- ( ) Sim
- (X) Não

18. Quais dessas melhorias você considera prioritárias para a Mobilidade Urbana em sua cidade? Marque a opção que julgar mais relevante.

- ( ) Construção de calçadas acessíveis, arborizadas e padronizadas
- (X) Construção de ciclovias/ciclofaixas e paraciclos, criando espaço para o ciclista nas vias urbanas
- ( ) Fiscalização do cumprimento das leis de trânsito
- ( ) Melhoria na oferta do transporte coletivo

19. Assinale abaixo as ruas que você passa no seu dia a dia:

- (X) Av. 780 - André Rodrigues de Freitas
- (X) Av. 790 - Ana Maria Rodrigues de Freitas
- ( ) Av. 563 - Celso Ramos
- ( ) Av. 11 - Dom Henrique II
- ( ) Av. 2551 - Beira Mar V
- ( ) Av. 1101 - Brasil
- ( ) Av. 782 - José da Silva Pacheco
- (X) Av. 877 - Dra. Zilda Arns Neumann
- ( ) Av. 860 - Pérola do Atlântico
- ( ) R. 420 - Avelino Enoch Rodrigues Vieira
- ( ) R. 421 - Leonides Pommer
- ( ) R. 560 - Jequitibá
- (X) R. 773 - Gaivota
- (X) R. 960 - Mariana Michels Borges
- ( ) R. 1100 - Anévio Paese
- ( ) R. 2560 - Senhor Bom Jesus
- ( ) R. 2320 - Cavaleiro Giovane Cocchieri
- ( ) R. 2371 - Jacarezinho
- ( ) R. 2321 - Embaútinga
- ( ) R. 2410 - Perudá
- ( ) Outros .....

20. Qual modal de transporte você utiliza no seu principal percurso diário?

- ( ) A pé
- ( ) Bicicleta
- ( ) Ônibus/micro-ônibus
- (X) Carro ou moto
- ( ) Caminhão
- ( ) Ciclomotor
- ( ) Autopropelido

21. Você realiza esse percurso quantas vezes ao dia?

- ( ) 1 vez
- ( ) 2 vezes
- ( ) 3 vezes
- (X) 4 vezes
- ( ) 5 vezes ou mais

22. Assinale os períodos em que realiza seu principal percurso:

- (X) Manhã (entre 7h e 9h)
- (X) Meio dia (entre 11h e14h)
- (X) Tarde (entre 18h e 20h)
- ( ) Noite (entre 22h e 24h)
- ( ) Realizo meu percurso em outros períodos do dia

23. Descreva o **ponto inicial** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Saída da minha casa, na Av. Barão do Rio Branco, nº 10, bairro Centro.

24. Descreva o **destino final** do seu principal roteiro de locomoção do dia a dia, seguindo o exemplo da imagem.

Exemplo

Chegada no meu local de trabalho na Sv. Celso Ramos, nº 18, bairro Centro.

25. Deixe suas sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá:

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS (LGPD): O Titular consente e autoriza que o CINCATARINA realize o tratamento dos seus dados pessoais, concordando com a divulgação do formulário como anexo ao Plano de Mobilidade Urbana e com o compartilhamento dele com outros órgãos públicos, de acordo com a Lei nº 13.709/2018.

Sugestões para a melhoria da mobilidade urbana de Itapoá

Pedestre
A ausência de boas calçadas prejudica também as caminhadas e percursos a pé, já que há calçadas com mato alto, sem estrutura alguma e sem nenhuma acessibilidade
A ponta das calçadas muito larga nos novos calçamentos do bairro São José, e a calçadas para perdestes a área para deficientes cegos a linha dá no poste isso é inaceitável
Acesso a praia precário e sem chuveiro para turistas próximo a saída do mar
Acho que a prefeitura deveria priorizar o pedestre e não os automóveis, a forma como se está levando a mobilidade urbana poderá trazer consequências mais graves para o município, tanto ambientalmente quanto de saúde para os habitantes, já é comprovado que cidades em que não existam lugares adequados de lazer trazem prejuízos referente a estresse, depressão nas pessoas.
Acredito que ruas com mais vegetação para ter mais sombras, e ficar mais aconchegante visualmente, bem como, mobiliário urbano, inclusive praças para descanso.
As principais deficiências na mobilidade são a falta de calçadas padronizadas e arborizadas; Alguns locais carecem, também, de faixas de pedestres, como a rotatória da R. 960 Mariana Michels Borges com a Av. 877 Doutora Zilda Arns Neumann
Calçadas adequadas (3)
Calçadas arborizadas (2)
Calçadas largas
Calçadas mais adequadas, cidade que não tem calçada decentes. Necessária intensa fiscalização
Calçadas nas R. 1601 Frei Valentim, R. 1600 João Jorge de Souza, R. 1660 Professor Dinno, Av. 1301 Beira Mar IV com a R. R. 1730 Ricardo Gomes da Costa
Calçadas pavimentas para facilitar o uso pelos pedestres
Calçadas, lixeiras (muitas)
Calçamento nas ruas dos bairros, instalação de tubulações para drenagem, construção de calçadas padronizadas com acessibilidade
Colocar iluminação nas praias para mobilidade e lazer noturno (Barra do Saí inclusive) Colocar calçamento também no bairro Rainha (south Beach)
Construção de calçadas (4)
Criar calçamentos adequados e sinalizados
Existe a necessidade de trabalhar com a população sobre os benefícios que a cidade possui em relação a beleza cênica, aos passeios diários e a facilidade de caminhadas, afinal poderia ser muito bem elaborado uma forma de ligar os dois extremos da cidade seja por ciclofaixas ou por calçadões arborizados, com lixeiras e bancos.
Fazer vias com calçadas mais largas, reduzindo vagas de estacionamento em calçadas estreitas Incluir mobiliários urbanos ao longo de vias mais largas
Fechamento parcial ou total ao tráfego de carros em regiões estratégicas. Áreas exclusivas para pedestres, exemplo: Av. 780 André Rodrigue de Freitas transformada em espaço de convivência, com calçamento ampliado, iluminação, paisagismo e espaços para eventos culturais.
Melhoria das estradas. O pedestre dificilmente chega com os pés secos em dia de chuva. Ruas alagadas.
Melhoria de calçadas em toda cidade (2)
Melhorias das calçadas, recuo dos muros ampliando as calçadas, esgotamento sanitário
Na ciclovia e calçada de pedestre alinhar as placas de sinalização na divisão das vias e não no centro da calçada de pedestre
Padronização de calçadas (4)
Pavimentação de vias e calçadas com planejamento e presteza
Precisa de legislação definindo a responsabilidade das calçadas
R. 823 Odonis Bighi, rua de 8m quase sem calçada e cortaram as árvores que tinham para fazer pavimentação e R. 760 Francisco Quintino Correia sem piso tátil.
Reforma de construção de calçadas
Retirada das mesas e cadeiras dos comércios nas calçadas
Revitalização da orla marítima com calçadas para caminhada, chuveiro ao longo da orla, iluminação e paisagismo.
Saneamento, esgoto, calçadas

Sobre calçadas e ciclovias acredito que o ideal seria pensar nos novos projetos em espaço para separação física desses dois espaços, o que geraria maior segurança para os pedestres
Vias pavimentadas com drenagem que funcione são importantes, mas calçadas com acessibilidade e sombreadas são fundamentais. A cidade deve ser feita para as pessoas e não para veículos.
Calçadas, arborização
Bicicleta
A ausência de ciclovias adequadas também dificulta a utilização de bicicletas pelas pessoas, já que gera insegurança. Sobre autopropelidos e bicicletas motorizadas é urgente e necessária a adoção de medidas de fiscalização de trânsito, eu mesma já quase atropelei uma dessas bicicletas que cortou a frente de carros sem respeitas qualquer norma. Também já fui quase atropelada por uma dessas motos elétricas na calçada da Av. 780 André Rodrigues de Freitas
A falta de malha cicloviária
A questão da mobilidade não está apenas na rota da minha casa ao trabalho, mas de modo geral na cidade. A ausência da ciclovia até o porto, por exemplo, onde tem muita circulação de ciclista e é extremamente perigoso.
Andar de bicicleta (cachorros, pedras, buracos, poeiras de carro, água no motor).
Bicicletas elétricas precisam de maior fiscalização, está horrível
Boas ciclovias para incentivar as pessoas irem trabalhar de bicicleta, diminuindo a quantidade de veículos nas vias e gerando qualidade de vida
Ciclovia estrutural no trecho: Barra até o Porto, conectando áreas residenciais, turísticas e de comércio Possibilidade de integração com pontos de aluguel de bicicletas e patinetes
Ciclovia ligando o Porto a Barra do Saí
Ciclovia na Av. 1101 Brasil
Ciclovia pela Av. 1101 Brasil até o Porto, melhor fiscalização das bicicletas motorizadas que está um perigo
Ciclovia que liga Av. 1101 Brasil a Beira mar
Ciclovias (com fiscalização)
Ciclovias arborizadas
Ciclovias do Samambaial ao Porto Itapoá
Ciclovias em calçadas causam confusão no cumprimento da legislação de trânsito, e não atendem às necessidades do ciclista
Ciclovias em locais de maior densidade populacional
Ciclovias maiores para atender aos ciclistas que aqui na cidade circulam e incentivar mais o uso
Ciclovias seguras e bem estruturadas da Barra até o Pontal e melhorar a sinalização das ruas e a fiscalização das leis de trânsito, por que as ciclofaixas não são estacionamentos
Ciclovias sinalizadas e limpas
Criação de ciclovias (13)
Criação de estacionamento público de bikes em alguns pontos da cidade. Implantação de ciclovias em ambos os sentidos das vias (ciclistas muitas vezes andam fora das ciclovias, conscientização dos mesmos), Av. 780 André Rodrigues de Freitas com ciclovia na rua e não em cima da calçada (pedestres ocupam a ciclovia principalmente na temporada)
Criar uma ciclovia adequada e sinalizada
E também a inclusão de faixas exclusivas para ciclistas de uma ponta a outra, mas que se interligam com as que já existem na região de Itapema e Barra, o que não acontece hoje, pois encontramos várias ciclofaixas já existentes que elas mesmas se desencontram nas esquinas.
Em específico, tenho sentido muita falta de ciclovia/ciclofaixa adequada na Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas. Há anos não há reparos na pintura, na sinalização e nas taxas reflexivas. A Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas faz muita falta para os ciclistas, pois, a ciclovia da Av. 780 André Rodrigues de Freitas é compartilhada com os pedestres. Gostaria muito que a ciclofaixa da Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas fosse revitalizada de modo integral, ela faz uma grande conexão entre a Av. 563 Celso Ramos e a Av. 741 Beira Mar III.
Em Itapoá deve implementar ciclovias e ciclofaixas seguras.
Expandir as rotas com ciclovias
Fazer ciclovia no Balneário Rainha (south Beach), pois a ciclovia que sai da Barra do Sai se perde no Rainha e só retorna na Av. 563 Celso Ramos.
Incentivos para quem utiliza bicicletas
Itapoá clama por mais ciclovias. A cidade é plana, quem vem de fora sente muita falta.

Limpeza das poucas ciclovias existentes no município
Mais ciclovias sem placas no meio
Melhoria na malha cicloviária (2)
Primeiro que os ciclomotores têm que ter uma legislação municipal, proibido de transitar nas ciclovias do centro. A segunda ter ciclovias na avenida que sai do bairro Itapema do Norte até o porto, assim teria mais pessoas utilizando as bicicletas.
Proibir bicicletas motorizadas nas calçadas, pessoas idosas e crianças correm o risco de serem atropeladas. Sinto insegurança em andar pelas calçadas. Temos que ter o mesmo cuidado como se atravessar a rua em movimento.
Que as ciclovias sejam projetadas separadamente das vias dos pedestres
Reforma e construção de ciclovias
Retirar a ciclovia da calçada de pedestres da Av. 780 André Rodrigues de Freitas, uma rua de comércio onde a circulação de pedestres é grande e as bicicletas circulam pela calçada em alta velocidade colocando em risco os pedestres, principalmente crianças e idosos.
Separar a ciclofaixa da calçada, poderia fazer a ciclofaixa na lateral das vias, assim evitaria muitos acidentes entre os ciclistas e pedestres
Seria interessante implementar uma ciclovia arborizada que vá de norte a sul da cidade, para conectar toda a cidade
Sobre as questões relacionadas as ciclofaixas, é evidente que não são satisfatórias e elas deveriam interligar o município de norte a sul de forma segura.
Também como uma ciclovia do Centro até o Porto de Itapoá
Tinha que melhorar as ruas para andar com bicicleta tem muito buracos e é muito difícil, além de diariamente furar os pneus, para mim é bem implicado pois sou mãe de autista e além dele não andar na rua ele quer andar na faixa vermelha dos cegos. Então está bem difícil para gente conduzir ele e o que me ajuda é a bicicleta, mas com o estado das ruas, está muito difícil andar com ele
Sobre os veículos autopropelidos, há necessidade de um regramento sobre como e onde devem ser dirigidos.
Transporte Coletivo
A falta de ponto de ônibus, de transporte público, das opções de horários, além da qualidade dos ônibus.
Acredito que existe uma grande dificuldade em oferta e cumprimento de horários de ônibus no município, por ser um município extenso como arquiteta e urbanista acredito que a criação de um terminal urbano ao Centro da cidade ajudaria a praticidade e rotatividade mais rápida de oferta de ônibus no município. Exemplo: poderíamos ter 3 linhas de ônibus municipais uma linha Pontal > Centro (Itapema do Norte) que iria até o terminal e o Barra do Saí > Itapema do Norte, fazendo a conexão entre os dois extremos do município por meio do terminal urbano, e ainda sim uma linha ligando o Pontal a Barra. Essas linhas das extremidades até o Centro poderiam rodar de meia em meia hora e o outro de uma em uma (como é hoje em dia), assim ficaria do usuário a escolha de pegar a linha até o Centro ou até a extremidade, traria agilidade das pontas do município até o comercio central.
Aplicativo integrado de mobilidade, com horários em tempo real de ônibus, rotas, incluir mapas turísticos, opções de pagamento digital e notificações de trânsito
Aumentar a frota de ônibus (2)
Aumentar os horários de ônibus, inclusive aos finais de semana, estendendo as linhas para atingir regiões longes do asfalto.
Aumento das linhas e ônibus para deslocamento. Nas horas de pico mais ônibus. Promover interesse da população no uso de ônibus na cidade.
Aumento de linhas de ônibus para incentivar o transporte público
Colocar mais ônibus ou outro transporte público, para que possamos ir para o trabalho e voltar sem ter que ficar esperando por mais de 40min no ponto.
Criar alternativas de vias para transporte público
É necessária novas rotas de ônibus coletivo e horários adequados ao uso da população. Há muitas empresas na Estrada José Alves e pouquíssimos horários de ônibus que passam na região além de rota por toda a cidade que realiza, fazendo com que bem menos pessoas utilizem esse meio de transporte. Por exemplo, eu moro na Barra, se desejo pegar o ônibus para ir até a Clif, tenho que pegar o que sai antes das 6hrs da manhã para chegar a tempo no serviço às 8hrs, pois o próximo horário de ônibus chega tarde, visto que todo o itinerário que o ônibus realiza leva quase 1hr30min para ser concluído.
E os motoristas de ônibus não tem respeito com quem transita a cidade.

Falta de pontos de ônibus cobertos e itinerários de ônibus em horários insuficientes
Maior oferta de transporte público
Mais horários de ônibus
Mais horários de ônibus, principalmente aos finais de semana, precisam ser urgentemente melhorados! E os atrasos de ônibus normalmente dificultam ainda mais, deve seria ter rotas intermediárias assim menos atrasos e mais mobilidade como por exemplo que fosse um único terminal, mas já melhoraria a cidade.
Mais horários disponíveis do transporte coletivo, de meia em meia hora seria perfeito.
Mais horários e rotas de ônibus
Mais linhas de ônibus (com mais veículos)
Mais oferta de ônibus
Mais ônibus, ônibus que vem de Curitiba vir até o Porto
Mais opção de transporte coletivo para que a gente não precise usufruir do carro todos os dias
Mais opções de horários e novas rotas de transporte público; construção de um terminal no Centro com integração das linhas entre si
Melhor planejamento transporte público, adequando horários e itinerário. Paradas de ônibus com recuo para que não atrapalhe o trânsito no embarque e desembarque de passageiros, paradas de ônibus cobertas com proteção do sol, frio e chuva em toda a cidade.
Melhorar o horário e cumprimento de horário dos ônibus!
Melhores/mais horários de transporte público
Melhoria nos horários de ônibus, pontualidade e rotas, por muitas vezes é necessário sair de casa quase 2h antes do trabalho para não chegar atrasado. O mesmo na saída do trabalho, finais de semana por exemplo a espera é de quase 1h. Depois das 00h tem apenas 1 ônibus e depois somente ao amanhecer, quem perde ou precisa entender o horário de trabalho na madrugada e mora longe do Porto é muito difícil para retornar pra casa e para quem tem filhos é complicado
No pontal o ônibus interestadual não chega mais, É preciso rever, pois é um bairro com grande número de trabalhadores, moradores locais e turistas, que só conseguem chegar de veículo próprio. Depois da pandemia o ônibus vindo de Curitiba deixou de atender a região.
O meu maior problema o momento é os horários dos ônibus, que só se encaixam nos turnos de algumas empresas, e nas outras ou você chega muito cedo ou muito tarde, o que dificulta bastante também, e mais opções de trajetos o que incentivaria o uso deste serviço público, pois esperará 1h se acabar perdendo um ônibus é desanimador. Rua com saneamento básico para assim haver uma pavimentação em Itapoá.
Ônibus com maior frequência e outras formas de transportes, ônibus menores que circulem para os bairros
Ônibus com rastreio por GPS nos pontos
Os ônibus deveriam passar no ponto que fica próximo a creche Primeiro Passos em todos os horários
Precisamos de uma rota de ônibus no bairro 1º de Julho
Precisamos urgente de uma linha de ônibus com um itinerário diferente, infelizmente hoje os ônibus trabalham apenas em horário para atender o porto, mas na basmar, temos diversas empresas que dependem do transporte coletivo, as empresas acabam não contratando pessoas que não tem habilitação e carro próprio por conta disso, precisamos urgente de linhas e de novas rotas dos ônibus, muitas vezes caminhei quilômetros até minha casa por que não tinha mais horário de ônibus, tenho carro, mas nem sempre consigo utilizá-lo, perdi empregos na basmar por dizer que dependo de ônibus, comecei a mentir, hoje trabalho e pego carona solidária com os colegas, mas não são obrigados a nos oferecer carona todos os dias, mas quando vou de ônibus embora, um trajeto de 10 minutos, de ônibus, desde esperar o horário que ele passa até chegar em casa, são 1h 20 min. Com o crescimento da cidade e outras empresas vindo para Itapoá, isso vai ser um tremendo problema. Obrigada!
Questão de ônibus precisa melhorar muito, e fazer mais pontos de ônibus, pois temos que se deslocar a pé do bairro Maresia até a Av. 1101 Brasil no Centro, para poder pegar o ônibus.
Segundo passo, priorizar o sistema viário dos ônibus de passageiros (as chamadas lotação), reduzindo o tempo de viagem entre um percurso e o outro. Como fazer? Criar/Construir o Terminal Rodoviário na região do projeto Riviera, em que o ônibus que vem da Barra do Saí (Mirante-ponto referência) termine ali seu percurso e o passageiro (sem pagar novo ticket) mude para outro ônibus, que vai até o início da Estrada 5000 José Alves (Peixaria do Nini-ponto referência). Esse seria o sentido Norte-Sul/Sul-Norte, fazendo a mesma interação com ônibus no sentido Leste-Oeste/Oeste-Leste. Com certeza, a viagem para o passageiro será mais cômoda e tranquila, mais rápida e ágil.

Sobre o transporte público deve existir mais horários e itinerários bem como mais ônibus.
Ter mais opções de rotas de ônibus, ter mais horários, ter mais rotas alternativas em boa qualidade para mobilidade
Terminal rodoviário e urbano, chegando até a área rural
Táxi e Transporte por Aplicativo
Fiscalizar veículos que fazem corridas particulares e de aplicativo, muitos em péssimas condições, velhos, sem documento de rodagem, sem seguro, motoristas não habilitados sem EAR, desrespeitosos e despreparados, gerando cobrança desproporcional aos que cumprem as normas e mantém um veículo bom de ano.
Cargas e Mercadorias
A circulação de caminhões, já cheguei a fazer o trajeto da Barra do Sai até o Pontal a 20km/h atrás de uma fila de caminhão
Área de estacionamento para os caminhões para descongestionar as filas do porto
Com questão ao trânsito de caminhões, e aqueles que queiram entrar na cidade (devidamente cadastrados na Prefeitura) livre acesso com rotas pré-estabelecidas, também destinar dois pontos de estacionamentos
Criação de via alternativa para deslocamento (paralela caminho da onça, Av. 1101 Brasil) Criação de via alternativa para circulação principalmente dos caminhões (carregados ou descarregados, atrelados mesmo vazios) da Barra ao Porto, para que assim não circulem nas principais vias da cidade atrapalhando o trânsito.
Determinar horários para circulação de caminhões
Fiscalização para os caminhões abandonados nos acostamentos
Mais fiscalização de caminhões nas vias públicas, principalmente os que carregam container
Nem uma pergunta sobre os caminhões? A cidade está lotada de caminhões, fazendo o que querem, parando onde querem, atrapalhando o trânsito, pondo em risco as vidas dos ciclistas, que mal tem espaço para andar, os meio-fio estão sempre entulhados de areia. Está liberado o tráfego de caminhões pela cidade? Lugar de caminhão e carreta é na retroárea e não passeando pela cidade. Já teve até caso de um caminhão que esmagou a cabeça de um jovem que estava em uma esquina. Ninguém está vendo isso? É terra sem lei aqui? Já está uma esculhambação agora e ainda vai ter um novo porto na cidade? A prioridade é esta! Infraestrutura para as carretas que utilizam o(s) porto(s) na retroárea. Uma cidade balneário não pode permitir livre trânsito de carretas em suas vias. Já está um inferno e pelo que vemos vai piorar muito!
Proibir de forma efetiva a circulação dos caminhões do Porto pela cidade e ruas onde é proibido, porque virou uma bagunça e um perigo!
Retirar os caminhões de dentro da cidade que o trânsito melhora 70%.
Seria importante a fiscalização para que não permaneçam estacionados caminhões da Barra ao Pontal, local proibido. Conforme ocorre atualmente, sem qualquer fiscalização.
Uma lei regulamentando o trânsito de caminhões pelas ruas residenciais, que causa muita poluição sonora, muito pó e destruição da rua
Circulação Viária
A cidade precisa de mais e melhores vias asfaltadas no sentido Pontal e no sentido Barra, para que os motoristas que precisam ir de uma ponta a outra tenham a facilidade de usar rotas alternativas.
A devida sinalização, tanto horizontal quanto vertical, vias alternativas para evitar engarrafamentos nas vias principais como ocorrem principalmente na temporada, a instalação de lombadas eletrônicas, e a devida fiscalização nas ruas para serem cumpridas estas leis de trânsito
A duplicação da BR entre o Porto, saneamento básico, e pavimentar as ruas pois tem muitos buracos
A qualidade do asfalto nas principais ruas do município está péssima! Necessitam de uma recapagem. E aumentar a malha asfaltada da cidade
Abertura da Estrada 11000 Centenário no bairro Saí Guaçu a estrada 12000 João Cornelsen
Abrir ruas de acesso junto a R. 839 Felipe Schimidt sentido a Escola Príncipe, tem várias crianças que tem que dar a volta para poder ir à escola, pavimentação necessária na R. 1000 Emmanoel Vieira Garcia está extremamente esburacada, a rua que vira a esquerda antes da Câmara Municipal não tem nenhuma iluminação, as pessoas passam de bicicleta e a pé na mais completa escuridão, falta estacionamento nas proximidades das praias do Itapema do Norte
Acesso novos de estradas asfaltadas para o porto, desafogando o acesso principal pro Centro da cidade
Acredito que a principal deficiência hoje seja a ausência de semáforos em pontos cruciais da cidade como a Av. 563 Celso Ramos e, ainda, a ausência de rotas alternativas para acesso aos bairros.

Destaco aqui os congestionamentos diários na Av. 1101 Brasil e Av. 563 Celso Ramos nos horários de pico e a impossibilidade de trânsito na temporada. A infraestrutura de ruas é um problema sério também, acredito que além de prejuízos ao trânsito, as vias de terra geram desvalorização para a cidade e um aspecto de desleixo (já ouvi muito isso de familiares de outras cidades que visitam Itapoá). Creio que as vias ao menos de acesso principais e de escolas e postos de saúde deveria ser urgentemente pavimentada
Antes de cobrar estacionamento é necessário fazer o básico bem-feito. Ter ciclovias, transporte público com qualidade (ônibus e horários), vias bem-sinalizadas, opções de vias, pontos de ônibus, faixas de pedestres. Enfim, o básico!
Ao longo da Av. 1101 Brasil poderiam diminuir a quantidade de lombadas (quebra-molas) e no lugar, instalar uma via elevada, que na minha opinião é muito melhor.
As lixeiras deverão estar próximas aos muros e não na frente da via, pois obstruem a visão de quem cruza a via; Reduzir a quantidade de lombadas, são muito próximo uma da outra; Diminuir a rampa de elevação das passagens elevadas;
As ruas com novo calçamento no bairro São José, onde passa carros está muito estreito, não passam dois carros de encontros
Asfaltar as ruas de acesso a escolas (R. 101 Vasco Nunes Balboa que liga até a escola Euclides) Incluir mais sinaleiros na Av. 563 Celso Ramos, pois muitos acidentes acontecem, incluindo sinaleiros para pedestres e ciclistas Asfaltamento na orla das 3 pedras, pois impossibilita a mobilidade de carros, bicicletas e até pedestres que querem seguir o percurso, mas o percurso acaba Fazer uma via rápida que desvie da rota principal e reduza o tempo de percurso entre a barra e o porto Duplicar estradas para que indústrias tenham interesse em investir em Itapoá
Asfalto na R. 1601 Frei Valentim, R. 1600 João Jorge de Souza, R. 1660 Professor Dinno, Av. 1301 Beira Mar IV com a R. R. 1730 Ricardo Gomes da Costa
Avenida parar de estacionar carros na via da esquerda, caminho do porto falta asfalto nas vias alternativas
Binários com opções de vias de mão únicas para agilizar o trânsito, principalmente no sentido norte sul
Calçamento e pavimentação das ruas
Calçamentos ou asfaltos nas principais ruas. Paralelas a Av. 1101 Brasil
Caminhos alternativos com vias pavimentadas
Começar a asfaltar as ruas da cidade
Construção de via de serviço da Figueira até o Bairro São José de 16m, já consta no plano diretor
Correção dos asfaltos que já existem, anti-pó nas Ruas Gerais, transformar a Av. 877 Doutora Zilda Arns Neumann e a Av. 1101 Brasil em vias de mão única pra melhorar os fluxos de veículos.
Criação de binários (2)
Criação de binários mudança de mão única da R. 747 Joaquim Fábio de Souza
Criação de rotas alternativas, aumentar a fiscalização no trânsito
Criação de via rápida ligando a Estrada 12000 João Cornelsen com a SC-416, propondo a interligação com novos acessos a área urbana, sendo o primeiro: pela R. 1000 Emmanoel Vieira Garcia e outro acessando a Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas
Criar uma via de acesso rápido entre a Barra do Saí e a Pontal. Essa via teria que ser uma nova via por trás dos loteamentos, fazendo a ligação dessa via em cada Bairro por uma via apenas
Cruzamentos entre ruas do R. 611 do Príncipe X Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas e Av. 563 Celso Ramos X Av. 780 André Rodrigues de Freitas precisam de semáforo!
Dar infraestrutura para as ruas paralelas a Av. 563 Celso Ramos, saindo do Rainha, vindo pelo Samambaial, pegando Av. 860 Pérola do Atlântico com início no Rio, saindo na R. 1000 Emmanoel Vieira Garcia pegando valeta no Verdes Mares e saindo na Serrinha.
De nada adianta multar ultrapassagens em alguns locais por câmera, sendo que não existe rota alternativa nem pista duplicada, ônibus para no meio da via para embarque e desembarque de passageiros, soma isso aos caminhões, fica impraticável transitar, na temporada piora muito!
Diminuir lombadas e quebra molas e investir nos buracos das ruas que tanto danificam nossos veículos mensalmente
Duplicação de via e mais ruas com calçamento/asfalto
Duplicação de via para o Porto, via alternativa para o Porto. Via alternativa para saídas da cidade
E mais vias de desvios das avenidas principais, pois é comum encontrar caminhões e veículos muito lentos, gerando filas e demora

É um caos as ruas
Ensaibramento de vias com mais movimento, mas que não estão pavimentadas
Falta acostamento
Falta da educação de trânsito na cidade
Falta de estacionamento na Av. 741 Beira Mar III, Av. 780 André Rodrigues de Freitas e Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas
Falta de placas de sinalização
Fiscalização
Fiscalização e multa para quem utiliza vagas prioritárias sem ter este direito. Inclusive para idosos que estacionam em vagas de deficiente e atravessam a avenida na altura da lanchonete ZAP Lanches e vão dançar aulas de música gaúcha. Um absurdo isso.
Iluminação pública adequada
Iluminação pública, a noite é uma escuridão, fiscalização e policiamento, postos policiais nos bairros
Investir em sinalização viária, nos cruzamentos, pois as rotatórias não funcionarão a médio prazo, já deveria iniciar o uso de semáforos
Itapoá não é bem servida de vias estruturantes causando gargalos não existentes, isto causa competição entre veículos, pedestres e ciclistas
Maior fiscalização na Estrada 5000 José Alves, sempre congestionada, falta de respeito as leis de trânsito (caminhões estacionados nos acostamentos, falta de sinalização nas faixas e lombadas)
Maior número de plataformas elevatórias na Av. Brasil
Mais asfalto e rotas alternativas
Mais cuidado com a cidade que paraíso é só na areia e mar paisagem, que ruas é as demais dependências são pouco cuidadas.
Mais fiscalização de trânsito
Mais fiscalização nas ruas e limites de velocidades
Mais opções de rotas pavimentadas
Mais rotas alternativas para melhorar o fluxo de carros, principalmente em razão do trânsito intenso da temporada. A cidade precisa de semáforos e eliminação de rótulas
Mais ruas pavimentadas com mais acesso
Mais ruas pavimentadas (2)
Mais vagas de estacionamento
Mais vias alternativas para carros, asfaltar ruas essenciais para vias alternativas
Mais vias para fluidez do trânsito
Mais vias pavimentadas e binários
Manutenção das ruas pois são muitos buracos, mais opções de rotas asfaltadas
Melhorar a sinalização das vias preferências. Revestimento asfáltico nas ruas.
Melhoria das vias
Melhoria das vias nos bairros, a falta de pavimentação gera transtornos de ruas inacessíveis ou muito ruins o que nos gera muitas despesas extras com a conservação e manutenção do veículo. O IPVA pago não é só para as ruas principais
Melhoria na malha viária, melhora nas sinalizações e instalação de semáforos
Melhoria nas ruas muito buraco sem condição andar de carro e bicicleta
Menos lombadas, que de toda a cidade não existe um padrão, são diversos tamanhos, total falta de planejamento. No lugar de mais lombadas, implantar radares eletrônicos
Multar empresas de construção civil que além de trabalharem na rua deixam entulhos na Tv. 1350 Luiz Michele e caminhões da empresa Mendonça com cimento pronto que lavam os caminhões com resíduos de cimento na rua
Na pergunta 6 a principal dificuldade é a manutenção das vias, pois independentemente de estarem apenas ensaibradas, a manutenção é mínima o que causa, principalmente após chuvas, muitos buracos.
Não tenho o que sugerir. Gosto do trânsito respeitoso da cidade de Itapoá. Vias são sinalizadas comportando o trânsito que há hoje, pedestre é respeitado com bastante vias elevadas, há espaço bem-feito para a ciclovia e no momento não sinto algum incômodo em relação ao trânsito Pode deixar mais espaço para arborização nas calçadas, principalmente na Barra
Necessário pavimentação das ruas
No bairro que moro não tem pavimentação nem iluminação e alaga quando chove muito. CEP da minha rua 89360294
O bairro Pontal e Figueira devem ser prioridades no quesito pavimentação. O aumento de veículos de cargas e moradores estão ocasionando uma defasagem ainda maior nessa área, exemplos

como a R. 2460 Itacuã que hoje se tornou uma via principal no bairro pontal e não possui nenhuma infraestrutura, valas abertas falta de sinalização e rua esburacada. Grande fluxo de veículos.
O ponto principal é o excesso de lombadas pela cidade. Outro ponto é a falta de pavimentação
Orientação de trânsito
Pavimentação das ruas, iluminação, rotatória no cruzamento entre a R. 611 do Príncipe e a Av. 860 Pérola do Atlântico. Rotatório no cruzamento da Av. 563 Celso Ramos com a Av. 800 das Margaridas.
Pavimentação das vias (8)
Pavimentação das vias e sinalização
Pavimentação em rotas alternativas
Pavimentação, limpeza das vias de acostamento que estão cheias de areia e causam quedas.
Pavimentar, ensaibrar travessas e ruas que servem como rota alternativa das principais vias da cidade
Precisa dar atenção em vias paralelas, na Av. 563 Celso Ramos, Caminho da Onça para desafogar o trânsito nessas ruas.
Precisamos de binários e proibir, multar, levar para o pátio, esses caminhões que não cumprem a legislação
Precisamos de mais pavimentação na região do Princesa do Mar, Continental e Mariluz. Troca da Iluminação da cidade por luz branca.
Precisamos de outras opções de vias, eu vou ao Porto de Itapoá diariamente e tenho apenas uma opção de caminho, que é pela Av. Beira Mar, o caminho da Jaca é muito inseguro devido aos caminhões. Precisamos com urgência de outras vias que conectem a cidade de ponta a ponta.
Precisamos de pavimentação
Primeiro passo, é identificar todas as ruas com os números/nomes, para facilitar a todos (turistas, visitantes, serviços de entregas, correios, motoboys, alimentação, táxis, motoristas de chofer);
Proibição de máquinas (principalmente da prefeitura) sendo conduzidas nas avenidas principais da cidade em qualquer horário
Projetar medidas de curto, médio e longo prazo, pensando no aumento populacional e consequente aumento do tráfego de veículos. Medidas como decretação de utilidade pública de imóveis que possam viabilizar uma melhor estruturação do trânsito devem ser consideradas antes que o valor destes imóveis tenha uma valorização acentuada ou recebam benfeitorias.
Que os projetos sejam executados e fiscalizados corretamente (casa de ferreiro)
Realização de pavimentação nas ruas com desconto parcelado no IPTU
Realizar o fechamento das valas e pavimentação de ruas
Rota alternativa urgente para o Porto Itapoá!
Rua com condições de transitar tanto com carros como a pé, em nenhuma das opções conseguimos andar tranquilamente
Ruas em melhores condições
Saindo da R. 740 Bento Francisco da Silva ou da R. 773 Gaivota, tem que se deslocar até a Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas, passando pelo cruzamento da Av. 780 André Rodrigues de Freitas, isso na temporada é um verdadeiro caos. Precisa fazer duas vias de saída da praia (R. 773 Gaivota e R. 775 Leopoldo Sprenger) ou estudar uma desapropriação de algum terreno ligando a praia até a R. 760 Francisco Quintino Correia, passando por cima do rio. Vai reduzir o congestionamento na Av. 780 André Rodrigues de Freitas e desobstruir o engarrafamento na Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas. Tem opções ainda, vamos estudar juntos isso aí!
Se as ruas de terra fossem mais bem cuidadas, vários trajetos poderiam ser feitos por dentro dos balneários. A locomoção dentro da cidade é ruim em diversos sentidos: mal sinalizada, ruas em péssimas condições, poucas alternativas de rotas, falta educação no trânsito
Se ter o cuidado de não tirar os espaços de estacionamento dos nossos comércios e pavimentação das ruas que acessam a praia
Sem contar na pavimentação das vias, que chega a ser uma verdadeira vergonha, a cidade com a arrecadação que tem, não organizar um planejamento urgente para pavimentação das vias. Cidades muito menores, com bem menos recursos, tem as vias pavimentadas. No contexto geral, falta muito conhecimento de gestão pública com pessoas competentes para fazer um planejamento das prioridades. Querem trazer eventos e fazer coisas lindas na cidade, sem pensar se ela tem capacidade para receber os visitantes. É lindo deixar só o que aparece nas fotos bonito, e mais ou menos ainda, porque as praias, mesmo

a central, tão pouco tem quiosques para oferecer serviços aos turistas, além dos problemas das guaritas dos bombeiros. Enfim, precisa melhorar tudo. Está bem longe de estar tudo lindo.
Semáforos inteligentes no lugar das rotatórias, tem muita gente que passa reto causando acidentes
Sinalização das ruas, limpeza das beiradas da R. Tijucas, patrolar as ruas regularmente e tampar valas
Sinalização das vias, fiscalizar o cumprimento das Leis de Trânsito, pavimentação de ruas
Terminar pavimentação da R. 760 Francisco Quintino Correia até R. 777 Miguel Galhardi Ligar a R. 760 Francisco Quintino Correia com a R. 775 Leopoldo Sprenger (Desapropriar um terreno ao lado do Belli Hotel) fazendo duas saídas da praia, diminuindo tempo de espera com R. 773 Gaivota esquina com a Av. 780 André Rodrigues de Freitas e congestionamento da Av. 790 Ana Maria Rodrigues de Freitas. Já vi casos de afogamento que ambulância não consegue andar na R. 740 Bento Francisco da Silva.
Urgência no calçamento da R. 1000 Emmanoel Vieira Garcia, a quantidade de trânsito de veículos e pedestres durante todo o dia é intensa e perigosa, não tem sinalização, não tem ciclovia e é cheia de buracos
Urgente precisamos de vias adequadas de acesso às empresas existentes no Jaguaruna. Pedestre, ciclista, acostamentos
Vejo a necessidade de semáforo em algumas vias de Itapoá, Av. 563 Celso Ramos e na R. 611 do Príncipe
Ver a situação da R. 1570 Ludovico Noé Zagonel que não tem estacionamento público ao longo da via
Via alternativa à Av. 563 Celso Ramos
Volta de vagas de estacionamento Av. 741 Beira Mar III. Criação de rotatória de verdade, com espaço adequado para circulação de veículos de pequeno e grande porte, as criadas chegam a ser piadas, fora que o povo não sabe usar as rotatórias e nem respeitar a preferência de quem já está dentro da rotatória e/ou veículo à direita. Asfalto de mais ruas do município, com calçadas, sinalização e iluminação descentes. Poderiam tomar como exemplo a capital do Paraná Curitiba, que se planejou para o seu crescimento (anos 90 criando canaletas de ônibus, vias expressas, ciclovias que cortam toda a cidade, contornos sul, norte etc, que circulam a cidade como rotas alternativas).
Geral
A minha sugestão é que tanto o executivo como legislativo tenham a coragem necessária para gerar as ações que de fato criam regras e geram mudanças profundas e duradouras
A sugestão para a melhoria é o próprio plano de mobilidade, que está sendo feito. Quero aproveitar e deixar uma crítica à forma em que formulário foi elaborado, pois realiza um direcionamento para poucas opções e em muitas perguntas não prevê uma opção "outros" para que o cidadão possa expor exatamente a sua percepção. Ao final esse formulário gerará dados distorcidos e enviesados acerca da mobilidade urbana no município. Além do mais, não são abordadas questões importantíssimas como o trânsito de carretas e o fluxo aumentado em período de veraneio.
Finalizar o parque linear urgentemente
Melhorias em todos os quesitos da pergunta 21
Perguntas 18 e 16 deveriam ter opções de mais respostas
Sobre a pergunta 17, deveria dar a possibilidade de assinalar mais que uma resposta, afinal de contas todas elas existem, inclusive a falta de calçadas.
Sobre a questão 19 deveria ter uma resposta não sei opinar.
Sobre a questão 21 poderia ser assinalado mais de uma alternativa, principalmente pelo fato de que todas elas se aplicam ao município.
Ter mais um colégio estadual
Trabalho em grupo

7. ANEXOS

Anexo I – Ofício nº 146/2025

Prefeitura de Itapoá
SECRETARIA DE ORDEM PÚBLICA

Itapoá, 26 de NOVEMBRO de 2025

OFÍCIO Nº 146/2025/SOP

Ao
CINCATARINA

Assunto: PLANO DE MOBILIDADE

Com meus cordiais cumprimentos, conforme solicitado os dados para a elaboração do plano de mobilidade. Encaminho os cartogramas relacionados ao transporte público.

Segue link trajeto feito, quando faz os horários pelo Caminho da Onça - Horário em Verde na tabela https://maps.app.goo.gl/2oCbEWrRPm5bv7Au9

Link trajeto feito quando o roteiro faz sentido Rua Vasco Nunes Balboa - Horários em Azul conforme tabela- https://maps.app.goo.gl/6fYNUrnWKqk2QW1c7

Seguindo a tabela de Horários em anexo.

Atenciosamente,

Prefeitura de Itapoá

SECRETARIA DE ORDEM PÚBLICA

ANEXO 01

ITAPOÁ — OceânicaSul

LINHA : BARRA DO SAÍ -FIGUEIRA-BRASMAR

HORARIO SEMANAL (SEGUNDA A SEXTA)

SAIDA:BARRA DO SAÍ/FIGUEIRA	05:20	05:45	06:20	06:55	08:15	09:00	09:50
	10:35	11:20	12:00	13:00	14:00	14:40	15:30
	16:00	17:00	17:35	18:35	19:10	21:50	23:50
SAIDA: FIGUEIRA/BARRA DO SAI	05:50	06:50	07:30	08:00	08:30	09:25	10:00
	11:00	12:20	13:00	13:30	14:40	15:45	16:20
	17:10	17:35	18:30	19:30	20:00	23:00	01:30
SAIDA:BARRA DO SAI/BRASMAR	05:20	05:45	06:20	06:55	11:20	12:00	13:00
	14:00	14:40	16:00	17:00	17:35	23:50	
SAIDA:BRASMAR/BARRA DO SAI	05:40	06:35	07:10	07:50	08:20	12:05	12:40
	13:15	14:25	15:30	16:05	17:20	18:15	19:10
	01:15						
ITAPEMA/BRASMAR CAMINHO DA ONÇA	05:10						

HORARIO FINAL DE SEMANA (SÁBADO)

SAIDA:BARRA DO SAÍ/FIGUEIRA	05:20	05:50	08:15	09:00	10:00	11:00	12:00
	14:00	16:30	17:40	19:00	23:50		
SAIDA: FIGUEIRA/BARRA DO SAI	07:00	07:30	09:25	10:00	11:00	12:30	13:30
	15:20	17:35	19:10	20:00	01:20		
SAIDA:BARRA DO SAI/BRASMAR	05:20	05:50	11:00	12:00	17:40		
SAIDA:BRASMAR/BARRA DO SAI	06:40	07:10	12:15	13:15	19:00		

ÁRIO FINAL DE SEMANA (DOMINGO E FERIADOS)

SAIDA:BARRA DO SAÍ/FIGUEIRA	05:20	08:15	12:00	16:30	17:40	19:00	23:50
SAIDA: FIGUEIRA/BARRA DO SAI	07:15	09:25	13:15	17:35	19:10	20:00	01:20
SAIDA:BARRA DO SAI/BRASMAR	05:20	17:40					
SAIDA:BRASMAR/BARRA DO SAI	06:40	19:00					

EM VERMELHO VIA SAMAMBAIAL
EM VERDE VIA CAMINHO DA ONÇA
EM AMARELO SOMENTE ATÉ ITAPEMA DO NORTE (SUPERMERCADO MANCHESTER / ITAPEMA MOTOS)
EM AZUL HORARIO VIA VASCO NUNES
INFORMAÇÕES 0800-880-2006 / 0800-880-2007

Anexo II – Relação Anual de Informações Sociais

Distribuição de empresas em Itapoá no ano de 2024, com dados retirados da Relação Anual de Informações Sociais.

Divisão CNAE 2.0	Estabelecimentos	%
Pesca e aquicultura	719	22,33613
Comércio varejista	628	19,50916
Construção de edifícios	238	7,3936
Alimentação	202	6,275241
Atividades omobiliárias	148	4,597701
Serviços especializados para construção	126	3,914259
Serviços de escritório, apoio administrativo e outros serviços prestados às empresas	120	3,727866
Serviços para edifícios e atividades paisagísticas	93	2,889096
Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas	85	2,640572
Transporte terrestre	81	2,516309
Comércio por atacado, exceto veículos automotores e motocicletas	74	2,298851
Atividades de organizações associativas	71	2,205654
Atividades de atenção à saúde humana	66	2,050326
Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	61	1,894998
Educação	39	1,211556
Atividades de Serviços Financeiros	33	1,025163
Atividades Jurídicas, de Contabilidade e de Auditoria	30	0,931966
Alojamento	29	0,900901
Outras Atividades de Serviços Pessoais	28	0,869835
Serviços de Arquitetura e Engenharia	28	0,869835
Agricultura, Pecuária e Serviços Relacionados	25	0,776639
Atividades Esportivas e de Recreação e Lazer	24	0,745573
Publicidade e Pesquisa de Mercado	21	0,652377
Fabricação de Produtos de Minerais Não-Metálicos	17	0,528114
Outras Atividades Profissionais, Científicas e Técnicas	15	0,465983
Atividades dos Serviços de Tecnologia da Informação	14	0,434918
Manutenção, Reparação e Instalação de Máquinas e Equipamentos	14	0,434918
Aluguéis Não-Imobiliários e Gestão de Ativos Intangíveis Não-Financeiros	12	0,372787
Atividades Auxiliares dos Serviços Financeiros, Seguros, Previdência Complementar e Planos de Saúde	12	0,372787
Fabricação de Móveis	12	0,372787
Fabricação de Produtos Alimentícios	12	0,372787
Atividades de Vigilância, Segurança e Investigação	11	0,341721
Obras de Infra-Estrutura	11	0,341721
Telecomunicações	11	0,341721
Atividades de Sedes de Empresas e de Consultoria em Gestão Empresarial	10	0,310655
Reparação e Manutenção de Equipamentos de Informática e Comunicação e de Objetos Pessoais e Domésticos	10	0,310655
Produção Florestal	9	0,27959
Fabricação de Produtos de Metal, Exceto Máquinas e Equipamentos	8	0,248524
Atividades Veterinárias	7	0,217459
Fabricação de Produtos Diversos	7	0,217459
Correio e Outras Atividades de Entrega	6	0,186393
Agências de Viagens, Operadores Turísticos e Serviços de Reservas	5	0,155328
Coleta, Tratamento e Disposição de Resíduos	4	0,124262
Confecção de Artigos do Vestuário e Acessórios	4	0,124262
Fabricação de Produtos de Madeira	4	0,124262
Seleção, Agenciamento e Locação de Mão-De-Obra	4	0,124262

Atividades Cinematográficas, Produção de Vídeos e de Programas de Televisão	3	0,093197
Atividades de Atenção À Saúde Humana Integradas com Assistência Social, Prestadas em Residências Coletivas e Particulares	3	0,093197
Atividades de Prestação de Serviços de Informação	3	0,093197
Edição e Edição Integrada À Impressão	3	0,093197
Transporte Aquaviário	3	0,093197
Esgoto e Atividades Relacionadas	2	0,062131
Extração de Minerais Não-Metálicos	2	0,062131
Fabricação de Produtos de Borracha e de Material Plástico	2	0,062131
Serviços Domésticos	2	0,062131
Administração Pública, Defesa e Seguridade Social	1	0,031066
Atividades Artísticas, Criativas e de Espetáculos	1	0,031066
Atividades de Rádio e de Televisão	1	0,031066
Captação, Tratamento e Distribuição de Água	1	0,031066
Fabricação de Equipamentos de Informática, Produtos Eletrônicos e Ópticos	1	0,031066
Fabricação de Produtos Têxteis	1	0,031066
Impressão e Reprodução de Gravações	1	0,031066
Metalurgia	1	0,031066
Total	**3219**	**100**

Distribuição dos vínculos empregatícios em Itapoá no ano de 2024, com dados retirados da Relação Anual de Informações Sociais.

Divisão CNAE 2.0	Vínculos empregatícios	%
Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes	2943	24,15661
Comércio varejista	2719	22,31798
Administração pública, defesa e seguridade social	1244	10,21095
Transporte terrestre	583	4,785357
Atividades de organizações associativas	579	4,752524
Serviços de escritório, de apoio administrativo e outros serviços prestados às empresas	499	4,095871
Alimentação	458	3,759337
Construção de edifícios	378	3,102684
Serviços especializados para construção	272	2,232619
Atividades de atenção à saúde humana	214	1,756546
Serviços para edifícios e atividades paisagísticas	207	1,699089
Fabricação de produtos de minerais não-metálicos	198	1,625215
Obras de infraestrutura	182	1,493885
Atividades de vigilância, segurança e investigação	149	1,223016
Atividades jurídicas, de contabilidade e de auditoria	146	1,198391
Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas	139	1,140934
Fabricação de produtos alimentícios	121	0,993187
Educação	115	0,943938
Telecomunicações	103	0,84544
Alojamento	101	0,829024
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	101	0,829024
Atividades imobiliárias	99	0,812608
Esgoto e atividades relacionadas	80	0,656653
Comércio por atacado, exceto veículos automotores e motocicletas	68	0,558155
Atividades de serviços financeiros	61	0,500698

Captação, tratamento e distribuição de água	53	0,435032
Aluguéis não-imobiliários e gestão de ativos intangíveis não-financeiros	52	0,426824
Fabricação de móveis	52	0,426824
Serviços de arquitetura e engenharia	49	0,4022
Atividades esportivas e de recreação e lazer	36	0,295494
Agricultura, pecuária e serviços relacionados	20	0,164163
Reparação e manutenção de equipamentos de informática e comunicação e de objetos pessoais e domésticos	17	0,139539
Fabricação de produtos diversos	16	0,131331
Fabricação de produtos de madeira	15	0,123122
Outras atividades de serviços pessoais	15	0,123122
Correio e outras atividades de entrega	14	0,114914
Coleta, tratamento e disposição de resíduos	14	0,114914
Atividades de atenção à saúde humana integradas com assistência social, prestadas em residências coletivas e particulares	13	0,106706
Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	13	0,106706
Produção florestal	8	0,065665
Atividades de sedes de empresas e de consultoria em gestão empresarial	6	0,049249
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	5	0,041041
Atividades veterinárias	5	0,041041
Metalurgia	4	0,032833
Extração de minerais não-metálicos	4	0,032833
Atividades auxiliares dos serviços financeiros, seguros, previdência complementar e planos de saúde	3	0,024624
Atividades de rádio e de televisão	2	0,016416
Outras atividades profissionais, científicas e técnicas	2	0,016416
Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas	2	0,016416
Transporte aquaviário	1	0,008208
Serviços domésticos	1	0,008208
Atividades dos serviços de tecnologia da informação	1	0,008208
Fabricação de produtos de borracha e de material plástico	1	0,008208
Total	**12183**	**100**

PLANO DE MOBILIDADE URBANA
Itapoá | SC

O plano de mobilidade urbana busca promover a qualificação do transporte sustentável (ativo e coletivo), o desenvolvimento urbano compacto por meio da miscigenação das atividades complementares nos bairros e a distribuição equitativa das oportunidades urbanas no território municipal. As diretrizes estabelecidas pelo Plano corroboram para redução das emissões de poluentes no setor de transporte através do desestímulo à utilização de veículos individuais motorizados, apresentando assim, soluções viáveis para o desenvolvimento orientado ao transporte sustentável e para a formação mais humanizada da cidade.

O Consórcio Público Interfederativo Nacional CINCATARINA é um consórcio Público, Multifinalitário, constituído na forma de associação Pública com personalidade jurídica de direito público e natureza autárquica interfederativa.

CINCATARINA
CNPJ: 12.075.748/0001-32
www.cincatarina.sc.gov.br
cincatarina@cincatarina.sc.gov.br

Sede do CINCATARINA
Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar, Sala 1305,
Bairro Canto Florianópolis/Estado de Santa Catarina – CEP 88.070-800
Telefone: (48) 3380 1620

Central Executiva do CINCATARINA
Rua Nereu Ramos, 650, 1º Andar, Sala 102, Centro
Fraiburgo/Estado de Santa Catarina – CEP 89.580-005
Telefone: (48) 3380 1621