APRESENTAÇÃO

O presente documento contém Proposta para Ações Estratégicas a serem adotadas na Circulação Viária do Município, de forma a assegurar maior fluidez e segurança no tráfego compartilhado entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados, em consonância com o estabelecido no Plano Diretor de Tijucas.

Curitiba, dezembro de 2016

TRANSYSTEM

Estudos, Projetos e Sistemas Ltda.

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO

PLANO DE MOBILIDADE
AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA A CIRCULAÇÃO VIÁRIA

1. ESTRUTURAÇÃO 5

2. TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO 5

2.1 Pedestres 5
2.2 Ciclistas 5

3. TRANSPORTE MOTORIZADO 9

3.1 Transporte Coletivo 9

3.1.1 Proposta de transporte coletivo de passageiros 9
a) Linhas Urbanas 10
b) Linhas Rurais 15
3.1.2 Dados Operacionais das Linhas Propostas 18
3.1.3 Integração Física e Tarifária do Transporte Coletivo 20
3.1.4 Adequação do Sistema Viário para o Transporte 20
3.1.5 Integração Física e Tarifária do Transporte Coletivo 20

3.2 Transporte Individual 21

4. INFRAESTRUTURA 22

4.1 Correções na geometria 24

4.2 Sinalização Horizontal Vertical 28

5. GESTÃO 29

6. PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE 30

ANEXO I - MINUTA DE LEI DE MOBILIDADE 32/45
GLOSSÁRIO – NOTAS ESPLICATIVAS 46/49

ANEXO II – PESQUISAS E LEVANTAMENTO DE DADOS 51/74

PLANO DE MOBILIZAÇÃO

AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA A CIRCULAÇÃO VIÁRIA

O Plano de Mobilidade de Tijucas – PlanMob, caracteriza-se como um instrumento da política de desenvolvimento urbano, em sintonia com o Plano Diretor Municipal, bem como atende à exigência do estabelecido na Lei Nº 12.587/2013, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, uma vez que o município tem uma população acima de 20.000 habitantes.

As ações estratégicas propõem intervenções que consideram projetos e ações que propiciem alternativas e opções que possibilitem aos tomadores de decisão no âmbito do executivo municipal e da sociedade civil organizada de atuarem na mobilidade de Tijucas, em função dos recursos disponíveis, da capacidade de controle e do poder de pressão.

Configuram-se segundo intervenções que abrangem os Eixos de Atuação, que é formatado por:

1. **Estruturação**: que considera a cidade nos parâmetros estabelecidos no Plano Diretor Municipal;

2. **Transporte Não Motorizado**: apresenta propostas para a melhoria das questões pertinentes aos pedestres e ciclistas;

3. **Transporte Motorizado**: analisa o transporte coletivo e o transporte individual;

4. **Infraestrutura**: considerando o sistema viário; equipamentos de controle, com sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento; o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego;

5. **Gestão**: abrangendo a sua estrutura, o sistema de comunicação, os mecanismos de monitoramento e avaliação e os instrumentos institucionais;

.

6. **Participação da Sociedade e do Município**: compreendendo a participação da sociedade e do município no Plano de Mobilidade.

1. ESTRUTURAÇÃO

Considera a cidade nos parâmetros estabelecidos no Plano Diretor Municipal;

2. TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

As intervenções para o transporte não motorizado abrangem propostas relativas aos pedestres e ciclistas, sendo que o modal “não motorizado” é preferencial sobre os demais modos de deslocamentos.

2.1 Pedestres

A circulação de pedestres é o modo de deslocamento preferencial sobre todos os outros modais.

As intervenções relativas à melhoria da circulação de pedestres, compatíveis com os preceitos do Plano Diretor Municipal, estão incluídas na classificação e hierarquização do sistema viário, com o estabelecimento de suas funções no âmbito físico, funcional e operacional, sendo que a circulação de pedestres é preferencial em relação aos demais modos de transporte.

A implantação e qualificação de calçadas caracterizam-se como a principal intervenção, compreendendo todas as regiões urbanizadas, configurando-se com:

- Estabelecer os padrões de calçadas, com a definição das dimensões, revestimentos, rampas e rebaixamentos;
- Adequar às calçadas existentes, de acordo com os padrões estabelecidos, considerando a acessibilidade universal e a remoção de barreiras arquitetônicas e obstáculos existentes nas calçadas, principalmente na área central; e
- Implantar mobiliário urbano de acordo com as dimensões e características das calçadas.

2.2 Ciclistas

A circulação de ciclistas é o modo preferencial em relação aos demais deslocamentos, exceto o de pedestres.

As intervenções para a modal bicicleta compreenderão a estruturação do sistema cicloviário:

- Estabelecer os padrões dos elementos do sistema ciclo viário compreendendo ciclovias, ciclo faixas e passeios compartilhados;

- Estabelecer os padrões de bicicletário e paraciclos, além da sinalização viária;

- Instituir a política para o incentivo ao uso de bicicletas, integrado com os demais modos de transporte; e

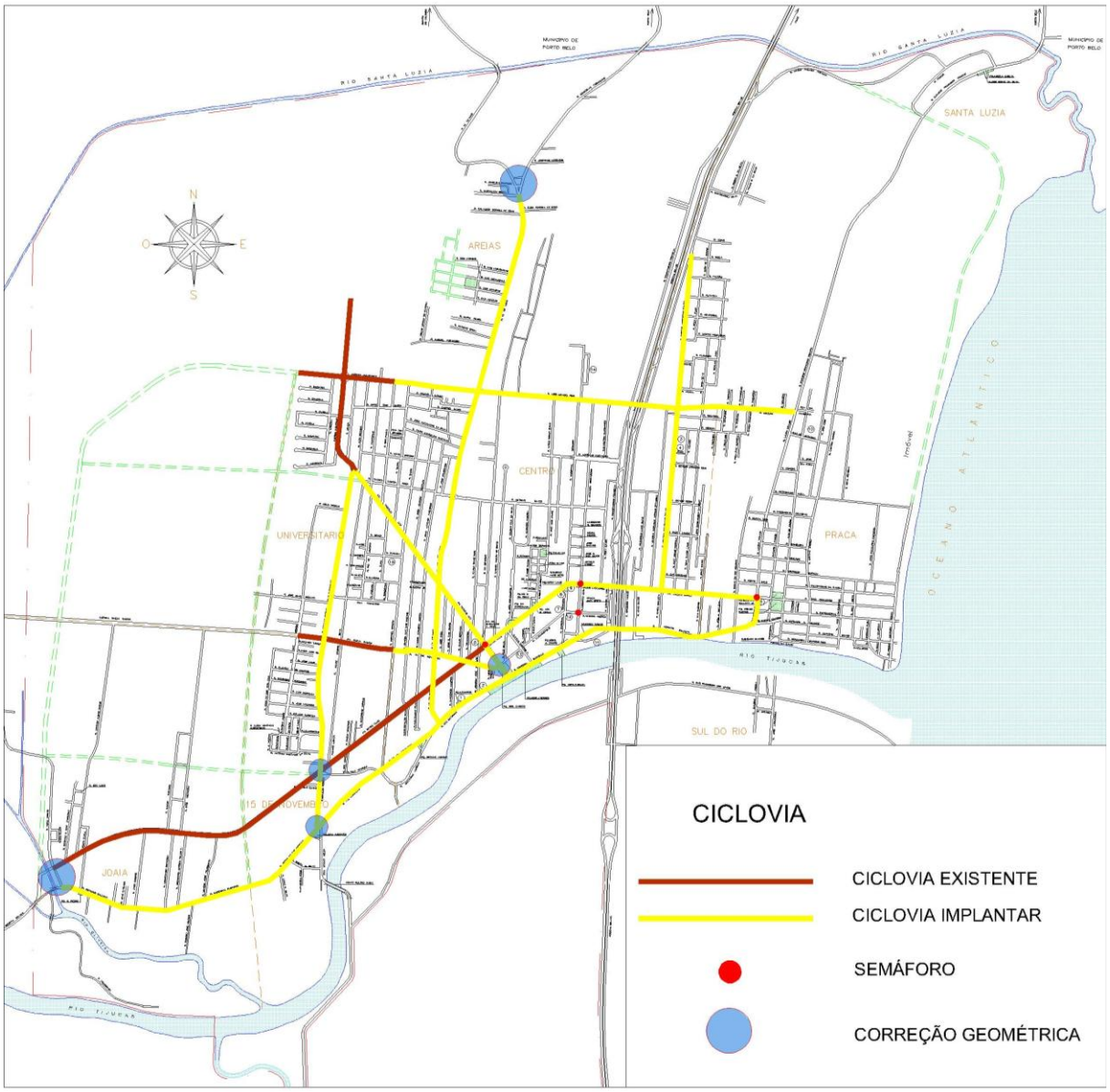
- Formatar um Programa de Educação de Trânsito, para propiciar instrumentos para a convivência entre os modos de transporte.

O sistema cicloviário deverá ser implantado em vias que disponham de espaço viário compatível com os padrões definidos, de acordo com o estabelecido no Plano Diretor Municipal, contemplado no Projeto Básico para Implantação de Rede de Ciclo faixas no Município de Tijucas (SC), de dezembro de 2011, nas vias e trecho das vias abaixo relacionadas:

- Av. Hercílio Luz;
- Rua 13 de Maio;
- Rua Marechal Deodoro;
- Rua Geraldo Rebelo;
- Rua Senador Galotti;
- Rua Coronel Galotti;
- Rua Marechal Floriano;
- Rua Pedro Eulálio Andriani;
- Rua Tenente Carvalho;
- Rua XV de Novembro;
- Av. Jacob L. Tavares;
- Av. Bayer Filho;
- Rua 13 de Novembro;
- Rua Santa Catarina;
- Av. José Manoel Reis;
- Rua Coronel Buchelle;
- Rua Lauro Muller;
- Rua Euclides Francisco Peixoto;
- Rua Coronel Conceição;
- Av. Valério Gomes;
- Av. Coleira.

O Projeto Básico para Implantação de Rede de Ciclo faixas no Município de Tijucas, contempla, aproximadamente, 21,75 km que deverão estar sinalizadas de acordo com os padrões estabelecidos no CTB – Código de trânsito Brasileiro e Manuais de Sinalização e Resoluções do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, já elencados no volume do Projeto Básico.

Algumas vias já possuem ciclo faixas, como a Av. Paineiras, trecho da Rua Jacarandá, trecho da Av. Emilia Ramos e Av. Bayer Filho, sendo que nestas vias, deverá ser dada a continuidade das ciclo faixas.


RIO SANTA LUZIA
SANTA LUZIA
AREIAS
CENTRO
UNIVERSITARIO
PRAIA
OCEANO ATLANTICO
RIO TIJUCAS
SUL DO RIO
15 DE NOVEMBRO
JOAIA
CICLOVIA
CICLOVIA EXISTENTE
CICLOVIA IMPLANTAR
SEMÁFORO
CORREÇÃO GEOMÉTRICA

Exemplos de ciclo faixas implantadas em cidades brasileiras:



Figura 1: ciclo faixa com bordo pintado



Figura 2: ciclo faixa com leito pintado

3. TRANSPORTE MOTORIZADO

O transporte motorizado estrutura-se pelas propostas referentes ao transporte coletivo, abrangendo o urbano e o rural e o transporte individual.

3.1 Transporte Coletivo

O Transporte Coletivo é considerado a modalidade de deslocamento de pessoas em veículos do tipo ônibus, com definição de itinerários e horários previamente estabelecidos, operados pela municipalidade ou através de concessão à empresa privada.

Não há atualmente nenhum transporte coletivo regular no município, pois com o presente estudo pretende-se formatar um serviço viável operacionalmente e principalmente econômico-financeiro compatível com os custos tarifários praticados na região e acessíveis à população que virá a utilizá-lo.

Portanto, utilizando-se dos levantamentos e pesquisas realizadas tanto para estabelecer os principais parâmetros para formular o "*Plano de Mobilidade Municipal*", estes estudos virão subsidiar tecnicamente e operacionalmente e principalmente determinar o dimensionamento das demandas de passageiros tanto na área urbana como a população rural do município.

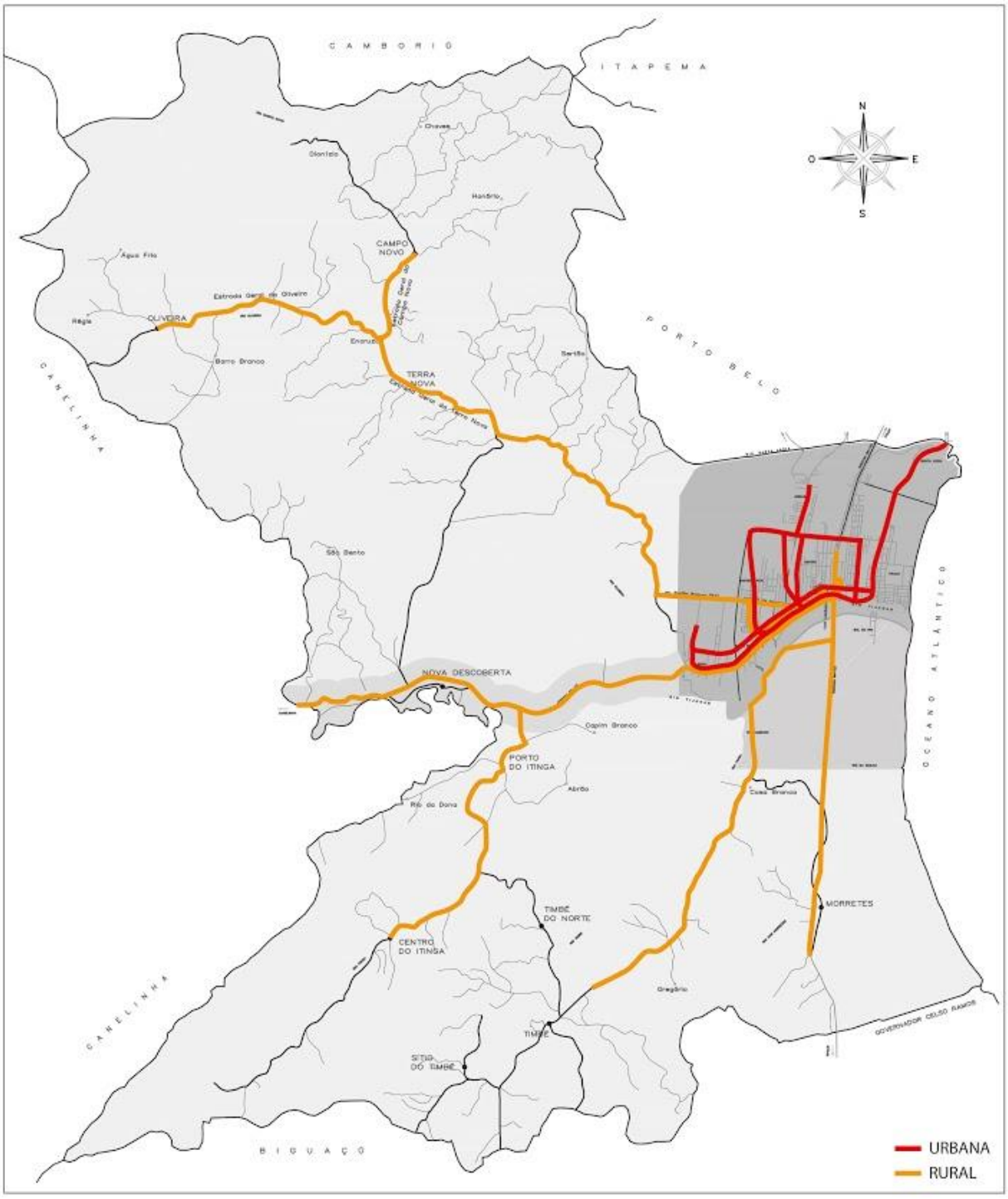
3.1.1 Proposta de Transporte Coletivo de Passageiros

Atuando em conjunto com as diretrizes de uso de solo e aproveitando a disponibilidade de área e a infraestrutura viária existente, o transporte coletivo deverá proporcionar um bom grau de serviço e ser acessível a toda a população da cidade e do município.

Um sistema adequado de transporte coletivo consiste no equilíbrio dos seguintes elementos básicos: veículos, itinerários, terminais, estações e pontos de parada, além dos fatores complementares, como conforto, velocidade, regularidade, confiabilidade e segurança.

O conforto consiste na melhoria da oferta em termos de viagens, que virá beneficiar o usuário, na medida em que reduz, de maneira significativa, o tempo de espera.

A concepção do transporte coletivo municipal de passageiros consiste na implantação de linhas com características urbanas e rurais que venham atender todos os desejos de deslocamento da população dentro município, utilizando-se do sistema viário disponível atual e devendo ser adequado mediante a implantação do proposto no Plano Diretor do Município de Tijucas, conforme ilustra o mapa a seguir:



MAPA DAS LINHAS URBANA E RURAIS - PROPOSTA

a) Linhas Urbanas

Linhas urbanas atendendo a área no perímetro urbana com adensamento populacional significativo, composta de quatro linhas a ser operada com ônibus tipo “Convencional” novos, a saber:

10 - PRAÇA, linha radial sem parada no ponto final, somente regulagem de horário, para permitir o embarque em toda sua extensão, inclusive prosseguindo a viagem pela linha 40 – Joaia.

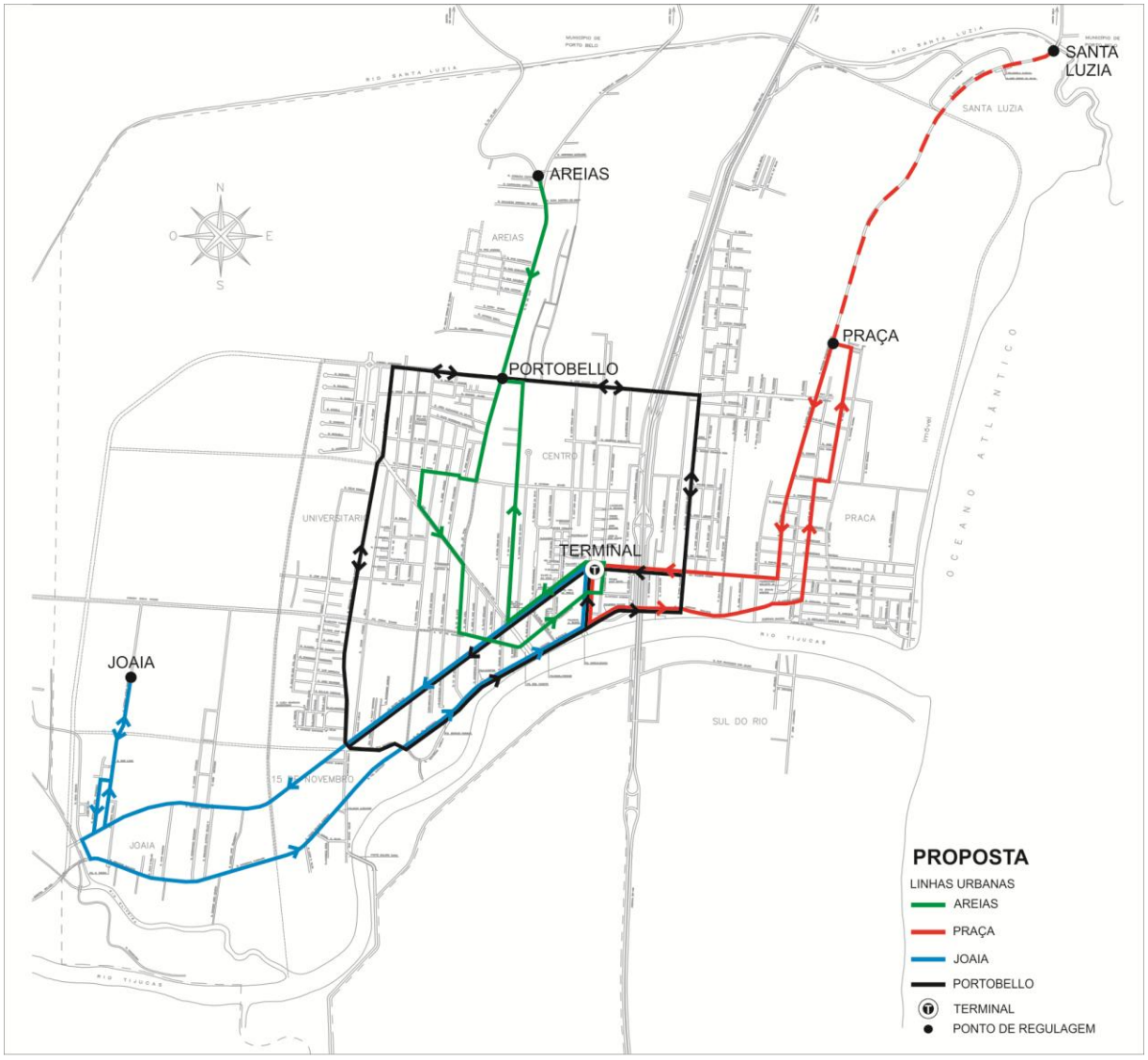
Esta linha deverá em algumas viagens estender o itinerário até o bairro Santa Luzia, visando atender a demanda de passageiros que atualmente dependem de linhas intermunicipais advindas de Porto Belo;

20 - PORTOBELLO, linha circular com itinerário no sentido horário e anti-horário, partindo do terminal rodoviário passando pelos bairros Centro, Praça, Areias, Universitário e XV de Novembro e retornando ao terminal rodoviário;

30 - AREIAS, linha radial sem parada no ponto final, somente regulagem de horário, para permitir o embarque em toda sua extensão;

40 - JOAIA, linha radial sem parada no ponto final, somente regulagem de horário, para permitir o embarque em toda sua extensão, inclusive prosseguindo a viagem pela linha 10 – Praça.

Todas as linhas proposta estão ilustradas no mapa e a descrição dos itinerários das linhas a seguir:



LINHAS URBANAS - PROPOSTA

PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS	
TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS	
ITINERÁRIO TERMINAL RODOVIÁRIO / BAIRRO / TERMINAL RODOVIÁRIO	
PRAÇA	**PRAÇA VIA SANTA LUZIA**
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES	RUA MARECHAL DEODORO
AV. BAYER FILHO	AV. CORONEL BUCHELLE
PRAÇA DO EXPEDICIONÁRIO	RUA MARECHAL DEODORO
RUA ATILIO CAMPOS FILHO	AV. CORONEL BUCHELLE
AV. CORONEL BUCHELLE	AV. CORONEL GALLOTTI
AV. CORONEL GALLOTTI	RUA JUSTINO SOARES
RUA JUSTINO SOARES	RUA 13 DE JUNHO
RUA 13 DE JUNHO	RUA 12 DE OUTUBRO
RUA 12 DE OUTUBRO	RUA SÃO JOSÉ
RUA SÃO JOSÉ	RUA DA ALDEIA
RUA DA ALDEIA	RUA EUCLIDES F. PEIXOTO
(REGULAGEM DE HORÁRIO)	DIVISA PORTO BELO (REGULAGEM)
RUA EUCLIDES F. PEIXOTO	RUA EUCLIDES F. PEIXOTO
RUA LAURO MULLER	RUA LAURO MULLER
AV. VALÉRIO GOMES	AV. VALÉRIO GOMES
AV. JACOB L. TAVARES	AV. JACOB L. TAVARES
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
OBS.: LINHA CIRCULAR (REGULAGEM DE HORÁRIO NOS BAIRROS)	

FONTE: TRANSYSTEM (Levantamento de Itinerários)

MUNICIPAL DE TIJUCAS	
TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS	
ITINERÁRIO TERMINAL RODOVIÁRIO / BAIRRO / TERMINAL RODOVIÁRIO	
JOAIA	**AREIAS**
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES	AV. JACOB L. TAVARES
AV. BAYER FILHO	AV. BAYER FILHO
RUA NESTOR GOMES	AV. HERLICIO LUZ
RUA NOVA TRENTO	RUA DO GOVERNO
RUA ESTEVÃO CAETANO RITA	AV. RUA JORGE MANOEL REIS
RUA ANTÓNIO ALBINO CASAS	RUA 13 DE MAIO
(REGULAGEM DE HORÁRIO)	PRAÇA (REGULAGEM DE HORÁRIO)
RUA EDO LAUS	RUA 13 DE MAIO
RUA ESTEVÃO CAETANO RITA	RUA TAXISTA MAICON ROSA
RUA NOVA TRENTO	RUA CEARA
RUA SENADOR GALLOTTI	AV. HERLICIO LUZ
RUA MARECHAL FLORIANO	RUA 13 DE MAIO
RUA PEDRO EULALIO ANDRIANI	RUA 13 DE NOVEMBRO
RUA TENENTE CARVALHO	RUA FLORIANÓPOLIS
RUA 15 DE NOVEMBRO	RUA ANTONIO CHEREM
RUA SANTA CATARINA	RUA LEOBERTO LEAL
AV. CORONEL BUCHELLE	TERMINAL RODOVIÁRIO
RUA LEOBERTO LEAL	
TERMINAL RODOVIÁRIO	
OBS.: LINHAS RADIAIS (REGULAGEM DE HORÁRIO NOS BAIRROS)	

FONTE: TRANSYSTEM (Levantamento de Itinerários)

MUNICIPAL DE TIJUCAS	
MUNICÍPIO DE TIJUCAS	
TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS	
LINHA URBANA	**PORTOBELLO**
ITINERÁRIO SENTIDO HORÁRIO	SENTIDO ANTI-HORÁRIO
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES	RUA MARECHAL DEODORO
AV. BAYER FILHO	RUA CORONEL BUCHELLE
RUA GERALDO REBELO	RUA CORONEL GALLOTTI
RUA ALDO BRANDO	RUA MARIA GALLOTTI
AV. JACARANDA	RUA CORONEL CONCEIÇÃO
AV. RUA JORGE MANOEL REIS	AV. RUA JORGE MANOEL REIS
RUA CORONEL CONCEIÇÃO	AV. JACARANDA
AV. VALERIO GOMES	RUA ALDO BRANDO
AV. JACOB L. TAVARES	RUA GERALDO REBELO
TERMINAL RODOVIÁRIO	RUA NILO OLIVEIRA
	RUA 15 DE NOVEMBRO
	RUA SANTA CATARINA
	RUA CORONEL BUCHELLE
	RUA LEOBERTO LEAL
	TERMINAL RODOVIÁRIO
NOTAS: LINHA CIRCULAR COM SENTIDO HORÁRIO E ANTI-HORÁRIO	

FONTE: TRANSYSTEM (Levantamento de Itinerário)

b) Linhas Rurais

O município de Tijucas por ser muito antigo é bastante extenso, portanto o transporte coletivo deverá ter a abrangência municipal, independentemente das distâncias a ser percorridas tanto na zona de expansão urbana de Nova Descoberta e Morretes /Sul do Rio como na zona rural como as localidades de Oliveira, Timbé e Itingá que se destacam, pois contam com uma população bastante representativa.

Estas linhas deverão ser operadas por ônibus tipo “Convencional” seminovo com vida útil não superiores há 10 anos, com capacidade para 80 passageiros e visando atender a população em geral e/ou também o transporte escolar .

Em face esta condição faz-se necessária a criação de cinco e/ou seis linhas rurais para atender todas as regiões no município, conforme ilustra o mapa e a descrição dos itinerários das seguintes linhas a seguir:

11 - MORRETES, linha rural atendendo a região sul do município, inclusive o Sul do Rio, seu itinerário basicamente todo é pela rodovia federal BR-101;

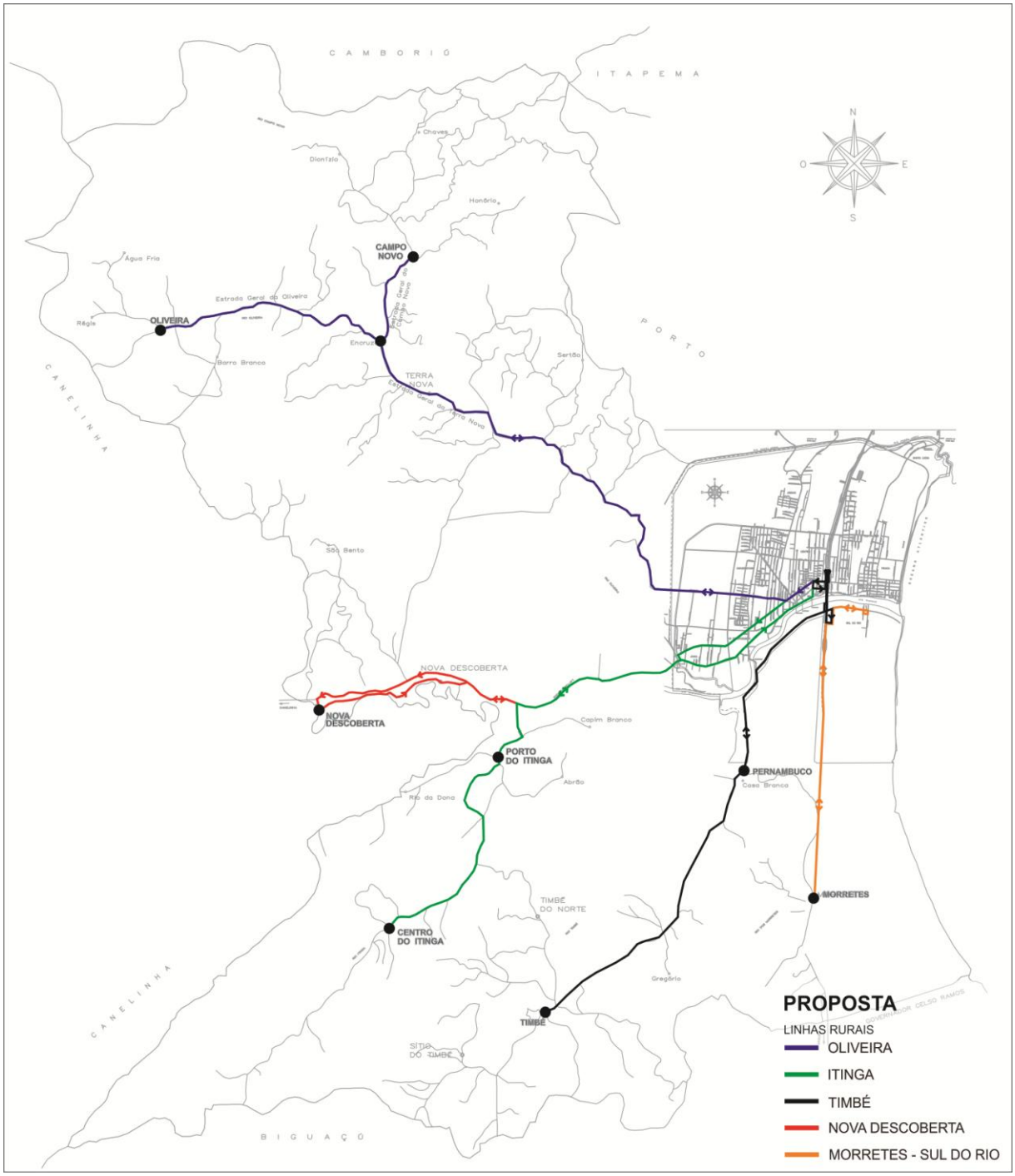
41 – NOVA DESCOBERTA, Linha rural atendendo toda região oeste pela rodovia estadual SC-610, todo trajeto conta com pavimentação asfaltica;

51 – TIMBÉ, linha rural atendendo a região sudoeste do município seu trajeto por ser muito antigo não conta com pavimentação asfaltica em grande extensão do seu itinerário;

61 – ITINGA, linha rural atendendo a região com baixa densidade, seu trajeto por ser muito antigo não conta com pavimentação asfaltica em grande extensão do seu itinerário;

81 – OLIVEIRA, linha rural atendendo a região bastante extensa e com baixa densidade, seu trajeto por ser muito antigo não conta com pavimentação asfaltica ao longo de seu itinerário;

Todas as linhas proposta estão ilustradas no mapa e a descrição dos itinerários e as tabelas de horários das linhas a seguir:



LINHAS RURAIS – PROPOSTA

PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS	
TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS	
ITINERÁRIO TERMINAL RODOVIÁRIO / BAIRRO / TERMINAL RODOVIÁRIO	
NOVA DESCOBERTA	**MORRETES / SUL DO RIO**
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES	RUA LEOBERTO LEAL
AV. BAYER FILHO	RUA ATANASIO BERNARDES
AV. CARLOS H. TERNES	RUA ADEMAR CARVALHO
AV. NESTOR GOMES	MARGINAL OESTE BR-101
RUA NOVA TRENTO	RODOVIA BR-101
RODOVIA SC-410	MORRETES (PONTO FINAL)
DIVISA MUNIPIO CANELINHA	RODOVIA BR-101
(PONTO FINAL - REGULAGEM)	MARGINAL LESTE BR-101
ESTRADA GERAL DE CANELINHA	RUA ELOI FCO. DOS REIS
RODOVIA SC-410	RUA CLAUDINO ROCHA
RUA SENADOR GALLOTTI	RUA M. MIRANDA
RUA MARECHAL FLORIANO	RODOVIA BR-101
RUA 15 DE NOVEMBRO	MARGINAL LESTE BR-101
RUA SANTA CATARINA	AV. JACOB L. TAVARES
RUA CORONEL BUCHELLE	TERMINAL RODOVIÁRIO
RUA LEOBERTO LEAL	
TERMINAL RODOVIÁRIO	
OBS.: LINHAS RADIAIS RURAIS	

FONTE: TRANSYSTEM (Levantamento de Itinerários)

MUNICIPAL DE TIJUCAS		
TRANSPORTE COLETIVO		**LINHAS RURAIS**
ITINERÁRIO TERMINAL RODOVIÁRIO / ZONA RURAL / TERMINAL RODOVIÁRIO		
TIMBÉ / PERNANBUCO	**ITINGA / PORTO DO ITINGÁ**	**OLIVEIRA / CAMPO NOVO**
TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO	TERMINAL RODOVIÁRIO
RUA MARECHAL DEODORO	AV. JACOB L. TAVARES	RUA LEOBERTO LEAL
RUA ANTONIO CHEREM	AV. BAYER FILHO	AV. JACOB L. TAVARES
MARGINAL OESTE BR-101	AV. CARLOS H. TERNES	AV. BAYER FILHO
RODOVIA BR-101	AV. NESTOR GOMES	AV. EMILIA RAMOS
RUA ANGELO JOSÉ DA SILVA	RUA NOVA TRENTO	ESTRADA DA TERRA NOVA
RUA IZABEL S. MENDES	RODOVIA SC-410	SEDE DA TERRA NOVA
SEDE DO PERNANBUCO	SEDE DO PORTO DA ITINGA	ESTRADA DE CAMPO NOVO
ESTRADA DO TIMBÉ	ESTRADA DA ITINGA	SEDE DE CAMPO NOVO
SEDE DO TIMBÉ	SEDE DA ITINGA	ESTRADA DE OLIVEIRA
PONTO FINAL / REGULAGEM)	PONTO FINAL / REGULAGEM)	SEDE DE OLIVEIRA
ESTRADA DO ITAMBÉ	ESTRADA DA ITINGA	PONTO FINAL / REGULAGEM)
SEDE DO PERNANBUCO	SEDE DO PORTO DA ITINGA	ESTRADA DE OLIVEIRA
RUA IZABEL S. MENDES	RODOVIA SC-410	SEDE DA TERRA NOVA
RODOVIA BR-101	AV. SENADOR GALLOTTI	ESTRADA DA TERRA NOVA
VIADUTO	AV. MARECHAL FLORIANO	AV. EMILIA RAMOS
MARGINAL LESTE BR-101	RUA PEDRO EULALIO ANDRIANI	RUA 13 DE NOVEMBRO
AV. JACOB L. TAVARES	AV. TENENTE CARVALHO	RUA FLORIANÓPOLIS
TERMINAL RODOVIÁRIO	AV. 15 DE NOVEMBRO	RUA ANTONIO CHEREM
	RUA SANTA CATARINA	RUA LEOBERTO LEAL
	AV. CORONEL BUCHELLE	TERMINAL RODOVIÁRIO
	RUA LEOBERTO LEAL	
	TERMINAL RODOVIÁRIO	

FONTE: PMT/SMOTSP - TRANSYSTEM

3.1.2 Dados Operacionais das Linhas Propostas

Foram desenvolvidos dois estudos sobre a operação do transporte coletivo um somente complementando potenciais usuários normais e outro incluindo o Transporte Escolar, conforme quadros dos dados operacionais das duas hipóteses a seguir:

DADOS OPERACIONAIS – PASSAGEIROS NORMAIS

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS

PROPOSTA - DADOS OPERACIONAIS

CARACTERÍSTICAS DA LINHA		EXTENSÃO (KM)			FROTA		VIAGENS				QUILOMETRAGEM		
NUM	NOME DA LINHA (1)	B>C	C>B	TOTAL	UD	CAP	D/U	SAB	D/F	MÊS	DIA/ÚTIL	MÊS/OP	MÊS/TOTAL
10	PRAÇA	3,700	4,400	8,100	1	80	10	7	2	258	82,6	2.092,2	2.196,8
	PRAÇA (VIA SANTA LUZIA)	6,100	7,000	13,100			7	5	2	172	89,1	2.255,8	2.368,6
20	PORTOBELLO (HORÁRIO)	5,300	2,600	7,900	1	80	9	6	3	215	67,2	1.697,7	1.782,6
	PORTOBELLO (ANTI HORA)	3,600	5,400	9,000			9	6	3	215	76,5	1.934,1	2.030,8
30	AREIAS	3,500	4,500	8,000	1	80	15	10	4	379	120,0	3.031,2	3.182,8
40	JOAIA	4,600	4,800	9,400	1	80	16	10	5	404	150,4	3.797,6	3.987,5
LINHAS URBANAS		**4,467**	**4,783**	**9,250**	**4**		**65**	**43**	**18**	**1.643**	**585,8**	**14.808,7**	**15.549,1**
11	MORRETES / SUL DO RIO	12,100	12,300	24,400	1	80	2	1	-	46	48,8	1.129,7	1.186,2
41	NOVA DESCOBERTA	12,100	12,300	24,400	1	80	6	3	2	148	146,4	3.613,6	3.794,3
61	TIMBÉ / PERNANBUCO	12,500	12,500	25,000	1	80	3	2	1	77	75,0	1.917,5	2.013,4
71	ITINGA / PORTO ITINGÁ	15,000	15,000	30,000	1	80	3	2	1	77	90,0	2.301,0	2.416,1
81	OLIVEIRA / CAMPO NOVO	23,000	23,000	46,000	1	80	3	2	1	77	138,0	3.528,2	3.704,6
LINHAS RURAIS		**14,940**	**15,020**	**29,960**	**5**		**17**	**10**	**5**	**425**	**498,2**	**12.490,1**	**13.114,6**
TOTAL / MÉDIA / ÍNDICES		**9,703**	**9,902**	**19,605**	**9**		**82**	**53**	**23**	**2.068**	**1.084,0**	**27.298,7**	**28.663,7**

	PERCENTUAIS (%)	5%

NOTAS (1) TIPO DE LINHAS: PRAÇA (RADIAL / DIAMETRAL COM JOAIA); PORTOBELLO (CIRCULAR (SENTIDO HORÁRIO E ANTI HORÁRIO); JOAIA (RADIAL / DIAMETRAL COM PRAÇA); AREIAS (CIRCULAR)

(2) HMM - HORA DE MAIOR MOVIMENTO - CONSIDERADO 20% DA DEMANDA DIÁRIA (06:30 AS 07:30 HORAS)

(3) PASSAGEIROS = MÊS APROPRIADOS DAS PESQUISAS = (NORMAIS X 25), (ESTUDANTES X 20)

(4) ÍNDICES OPERACIONAIS: IPK = PASSAGEIROS / KM TOTAL; PAS/V = PASSAGEIROS POR VIAGEM (I/V); KM/D/B = OCUPAÇÃO DE PASSAGEIROS POR VIAGEM; PAS/B = PASSAGEIROS POR DIA; KM/D/B = KM DIA POR ÔNIBUS

FONTE: TRANSYSTEM (Set/2016)

DADOS OPERACIONAIS – PASSAGEIROS NORMAIS E ESTUDANTES

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

TRANSPORTE COLETIVO

PROPOSTA - DADOS OPERACIONAIS

CARACTERÍSTICAS DA LINHA		PASSAGEIROS DIA ÚT		PASSAG.	TIPO DE TARIFAMENTO			TEMPO	VELOC	ÍNDICES OPERACIONAIS (4)				
NUM	NOME DA LINHA (1)	NORMAL	HMM (2)	MÊS (3)	NORMAL	ISENTOS	(PPE)	VIAGEM	MÉDIA	IPK	PAS/V	OCU/B	KM/D/B	OBS
10	PRAÇA	524	79	13.100	11.528	1.572	11.528	30	16	5,25	25,7	29,2	171,7	
	PRAÇA (VIA SANTA LUZIA)	287	43	7.175	6.314	861	6.314	30	26	2,67	21,1			
20	PORTOBELLO (HORÁRIO)	261	39	6.525	5.742	783	5.742	30	16	3,22	15,4	19,2	134,3	
	PORTOBELLO (ANTI HORA)	261	39	6.525	5.742	783	5.742	30	18	2,83	15,4			
30	AREIAS	533	80	13.325	11.726	1.599	11.726	30	16	3,68	17,8	11,1	120,0	
40	JOAIA	619	93	15.475	13.618	1.857	13.618	30	19	3,42	19,3	12,1	150,4	
LINHAS URBANAS		**2.485**	**373**	**62.125**	**54.670**	**7.455**	**54.670**	**30**	**19**	**3,52**	**38,2**	**17,9**	**146,4**	
11	MORRETES / SUL DO RIO	97	15	2.425	2.134	291	2.134	60	24	1,80	24,3	15,2	48,8	
41	NOVA DESCOBERTA	240	36	6.000	5.280	720	5.280	60	24	1,39	20,0	12,5	146,4	
61	TIMBÉ / PERNANBUCO	184	28	4.600	4.048	552	4.048	60	25	2,01	30,7	19,2	75,0	
71	ITINGA / PORTO ITINGÁ	46	7	1.150	1.012	138	1.012	90	20	0,42	7,7	4,8	90,0	
81	OLIVEIRA / CAMPO NOVO	92	14	2.300	2.024	276	2.024	120	23	0,55	15,3	9,6	138,0	
LINHAS RURAIS		**659**	**99**	**16.475**	**14.498**	**1.977**	**14.498**	**78**	**23**	**1,11**	**38,8**	**11,2**	**99,6**	
TOTAL / MÉDIA / ÍNDICES		**3.144**	**472**	**78.600**	**69.168**	**9.432**	**69.168**	**54**	**21**	**2,41**	**38,5**	**14,5**	**123,0**	
		PERC(%)	15%		88%	12%								

NOTAS (1) TIPO DE LINHAS: PRAÇA (RADIAL / DIAMETRAL COM JOAIA); PORTOBELLO (CIRCULAR (SENTIDO HORÁRIO E ANTI HORÁRIO); JOAIA (RADIAL / DIAMETRAL COM PRAÇA); AREIAS (CIRCULAR)

(2) HMM - HORA DE MAIOR MOVIMENTO - CONSIDERADO 20% DA DEMANDA DIÁRIA (06:30 AS 07:30 HORAS)

(3) PASSAGEIROS = MÊS APROPRIADOS DAS PESQUISAS = (NORMAIS X 25), (ESTUDANTES X 20)

(4) ÍNDICES OPERACIONAIS: IPK = PASSAGEIROS / KM TOTAL; PAS/V = PASSAGEIROS POR VIAGEM (I/V); KM/D/B = OCUPAÇÃO DE PASSAGEIROS POR VIAGEM; PAS/B = PASSAGEIROS POR DIA; KM/D/B = KM DIA POR ÔNIBUS

FONTE: TRANSYSTEM (Set/2016)

3.1.3 Integração Física e Tarifária do Transporte Coletivo

A integração física e tarifária poderá ser efetuada entre as linhas mediante a utilização da bilhetagem eletrônica tendo o Terminal Rodoviário o principal ponto de integração das linhas podendo também ser realizada ao longo dos itinerários coincidentes entre as linhas e desejo e sentido de deslocamento dos usuários.

A instalação de abrigos nos principais pontos de ônibus, principalmente em locais de concentração de usuários junto a escolas, hospitais, postos de saúde, centro de comércio, bem como quando houver pessoas com necessidade especiais.

3.1.4 Adequação do Sistema Viário para o Transporte

De acordo com os estudos de mobilidade urbana quanto ao quesito Sistema Viário às proposições de adequação para o atendimento do transporte coletivo nada tem a propor, exceto o remanejamento de algumas vagas de estacionamento no entrono do terminal rodoviário para pontos de parada de algumas linhas urbanas e rurais.

3.1.5 Integração Física e Tarifária o Transporte Coletivo

A integração física e tarifária poderá ser efetuada entre as linhas mediante a utilização da bilhetagem eletrônica onde o Terminal Rodoviário será o principal ponto de integração das linhas, podendo também ser realizada ao longo dos itinerários coincidentes entre as linhas e desejo de deslocamento dos usuários.

O Terminal Rodoviário Ponto Central localizado na área central da cidade próximo da rodovia BR-101, comércio e serviços e das instituições públicas, localização perfeita

para a realização de integrações do transporte coletivo municipal de passageiros, conforme ilustra a foto a seguir:



TERMINAL RODOVIÁRIO – PONTO CENTRAL

3.2 Transporte Individual

O transporte individual é considerado como a modalidade de deslocamento de pessoas em veículo particular, podendo transportar alguma carga, sem determinação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário, que proporciona diversas vantagens em relação a outros modos, como maior comodidade, privacidade e conforto.

O transporte individual **não** é considerado prioritário em relação aos demais modos, sendo que as propostas relacionam-se a:

- Adequar à infraestrutura viária, de acordo com as prioridades estabelecidas;
- Implantar ou reestruturar os equipamentos de controle, como os sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança; e
- Divulgar comportamentos adequados no trânsito.

4. INFRAESTRUTURA

As intervenções pertinentes à infraestrutura referem-se aos aspectos relativos ao sistema viário; aos equipamentos de controle com a sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento, o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego.

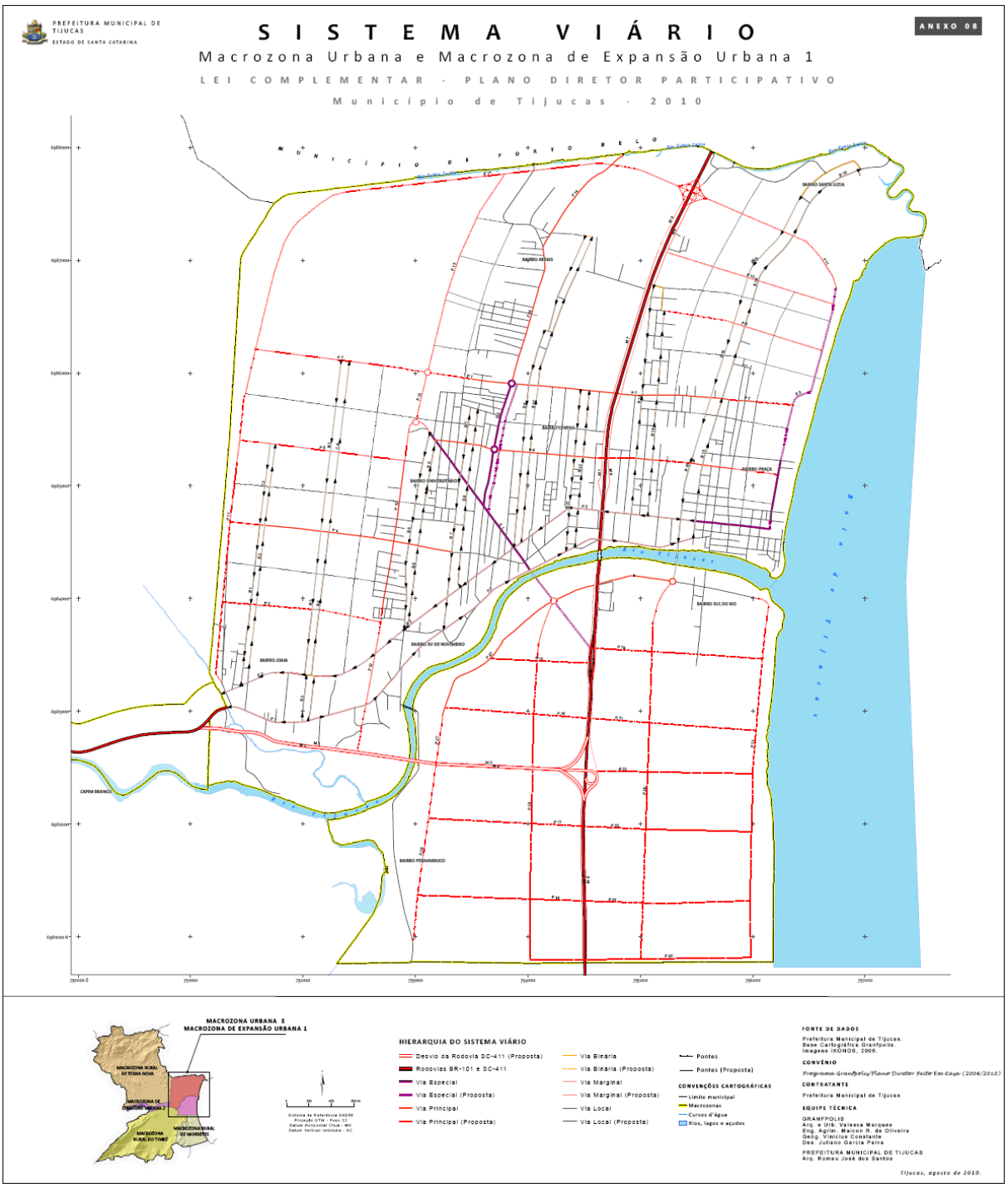
Levando-se em conta que as ações estabelecidas no Plano de Mobilidade, devem estar em consonância com o contido no Plano Diretor Municipal, salvaguardadas suas revisões e adequações, os binários lá propostos devem ser implantados na medida das necessidades do desenvolvimento urbano da cidade, embora no Quadro 10 do Plano Diretor, exista a informação da necessidade de iniciar a implantação 24 meses após a publicação do Plano Diretor Municipal, conforme segue:

QUADRO DE PRAZOS DE ELABORAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE ESTRATÉGIAS

Estratégia de melhoria do sistema viário, trânsito e transporte	Programa viário	24 (vinte e quatro) meses para iniciar, a contar da publicação desta Lei Complementar
	Programa de trânsito	
	Programa de Implantação de Transporte Coletivo de Passageiros	

Informação dos binários, conforme estabelecido no Plano Diretor do Município ilustrado no mapa a seguir:

MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO (SEM IMAGEM ÍKONOS)

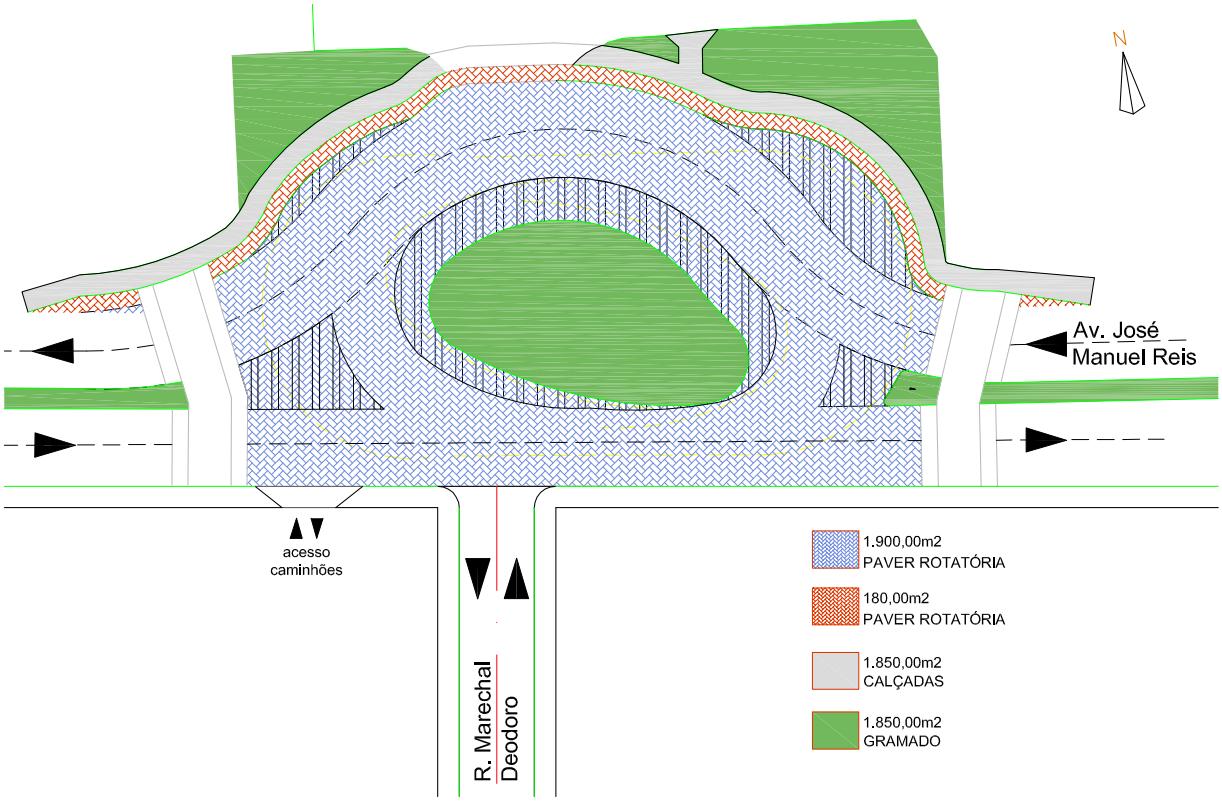


De maneira a otimizar a circulação viária existente e dar continuidade às obras de infraestrutura, já iniciadas na cidade, a sugestão é dar prosseguimento ao **binário de tráfego leste / oeste,** já existente entre a Av. Valério Gomes / Av.Jacob L. Tavares / Bayer Filho / Rua Nestor Gomes com Rua Senador Galotti / Rua Marechal Floriano / Rua Pedro Eulalio Andriani / Rua Tenente Carvalho / Rua XV de Novembro / Rua Santa Catarina / Rua Coronel Buchelle / Rua Coronel Galotti, fazendo a infraestrutura de pavimentação nos trechos onde atualmente há revestimento em paralelepípedo e proibição de estacionamento no lado direito da via, de forma a facilitar a implantação/continuação da ciclofaixa e proporcionar maior segurança aos pontos de ônibus.

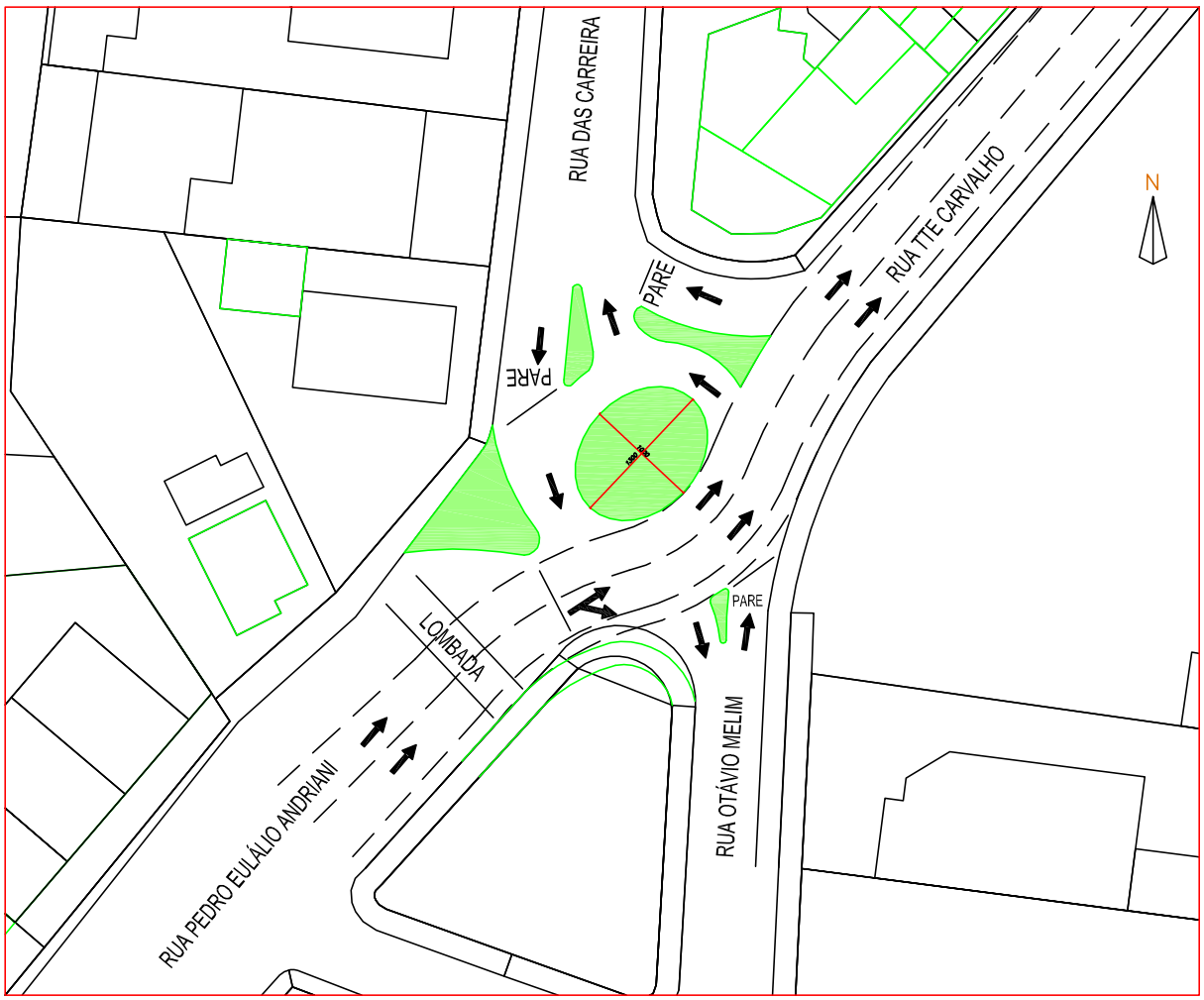
Para melhoria da circulação propõe-se o retorno da Rua Florianópolis e da Rua para mão dupla, no trecho entre Av. Hercílio Luz e Via Marginal da rodovia BR-101, inclusive reabertura de ligação sob a Ponte entre as vias marginal de forma a facilitar a circulação nesta área principalmente o acesso a Av. Jacob L. Tavares e melhorar as condições do comércio, com a revitalização das vias.

4.1 Correções na geometria dos cruzamentos das vias:

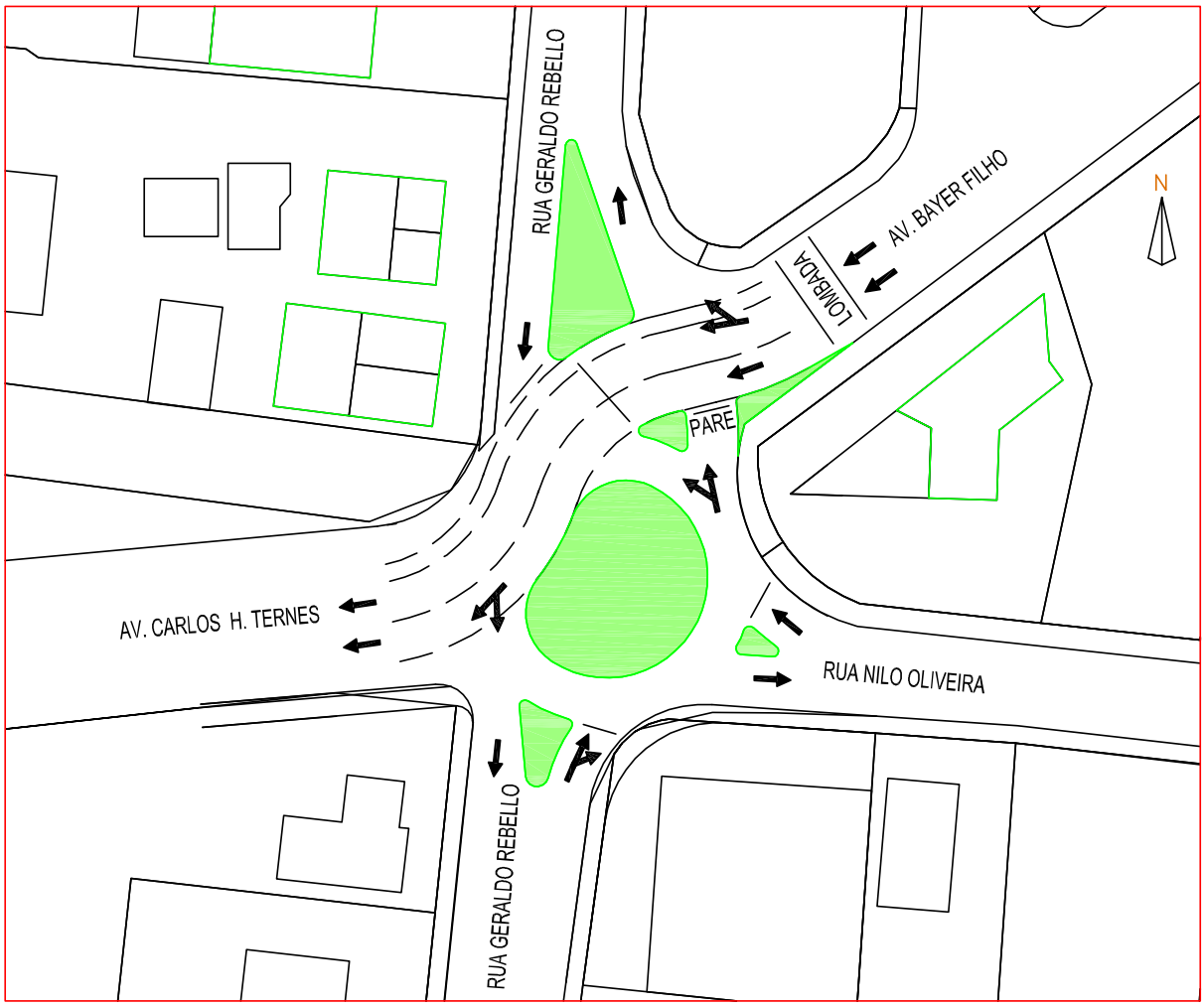
a) José Manoel com Marechal Deodoro, próximo ao SENAI: implantar de acordo com projeto existente da Prefeitura Municipal de Tijucas:



b) Tenente Carvalho/Pedro E. Andriani com Otavio Melim / Geraldo Rebello, implantar de acordo com projeto existente da Prefeitura Municipal de Tijucas:



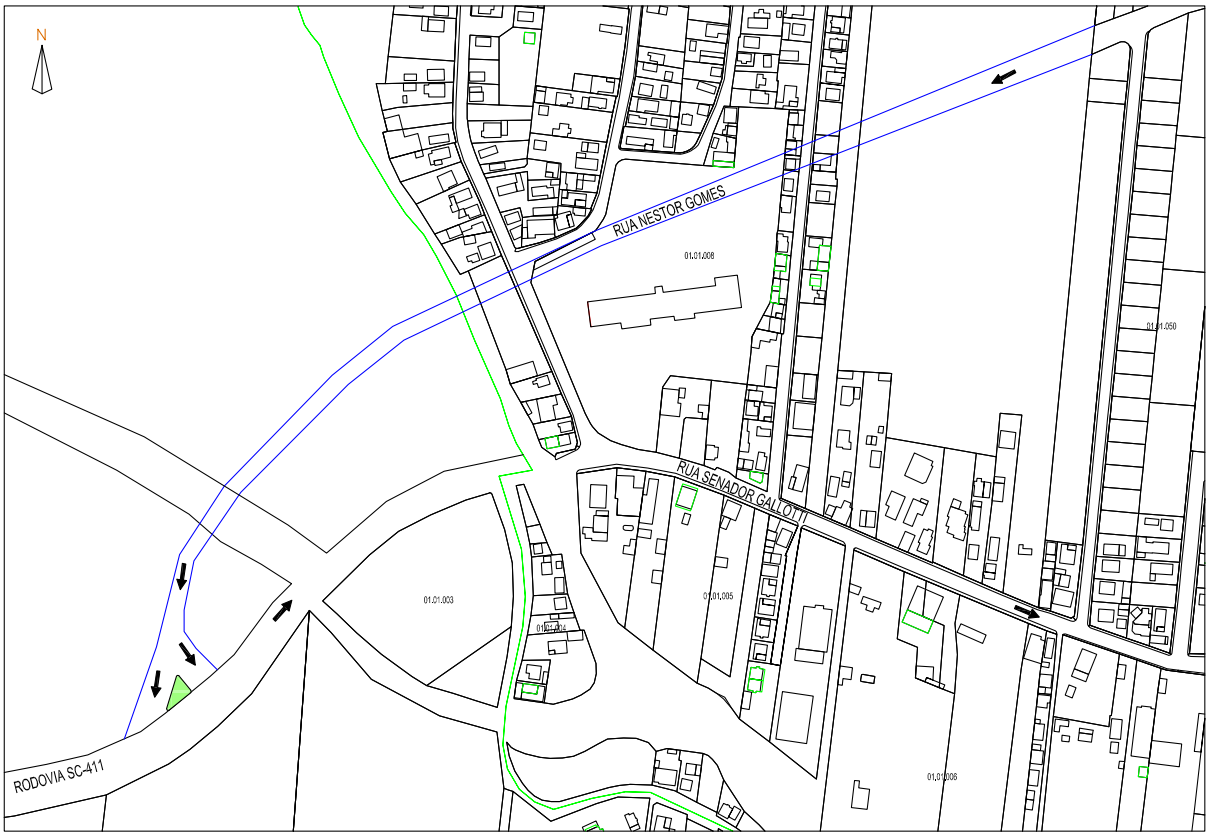
c) Bayer Filho com Geraldo Rebello: implantar de acordo com projeto existente da Prefeitura Municipal de Tijucas:



d) 13 de Maio com Venceslau Fernandes: levantar os meios fios de forma a coibir o estacionamento atualmente existente de forma irregular:



e) Correções na geometria e **prolongamento viário** no cruzamento das ruas Nestor Gomes com Senador Galotti, prolongando o binário já existente até a Rodovia SC-410:



4.2 Sinalização Horizontal Vertical

Executar sinalização horizontal e vertical nas vias da cidade, de acordo com os padrões estabelecidos no CTB – Código de Trânsito Brasileiro e Manuais de Sinalização do CONTRAN.

Na implantação de grandes Pólos Atrativos de Trânsito, exigir a implantação de medidas mitigadoras e compensatórias na circulação viária do entorno, tendo em vista a atratividade de tráfego existente e estimada, fazendo monitoramento durante dois anos após o funcionamento, de forma a garantir avaliação e adaptações necessárias.

5. GESTÃO

Os princípios da gestão pública são pautados pela legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, com a promoção da excelência na administração pública.

Tais princípios abrangem os fundamentos do pensamento sistêmico, a liderança e constância de propósitos, a cultura da inovação, orientação por processos e informações, a visão de futuro, o aprendizado organizacional, a geração de valor comprometido com as pessoas, o foco no cidadão e na sociedade, o desenvolvimento de parcerias, a responsabilidade social, o controle social e a gestão participativa.

Para a gestão da **mobilidade urbana** os elementos referenciais compreendem a sua estrutura, definidas pela composição e as atribuições do órgão gestor da mobilidade urbana; o sistema de comunicação, que estabelece a interface entre o órgão gestor e a sociedade nos aspectos pertinentes à mobilidade urbana; os mecanismos de monitoramento e avaliação da mobilidade urbana, com o estabelecimento dos indicadores e parâmetros de monitoramento; e os instrumentos institucionais, que identificam o arcabouço legal.

6. PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE

A participação da sociedade nas decisões relativas às políticas públicas visa garantir os seus direitos constitucionais de informação sobre decisões governamentais e de aprimorar a qualidade das decisões, aproximando-as da vontade da maioria, conforme a legislação em vigor, que incorporaram uma série de direitos e de instrumentos que podem ser utilizados para viabilizar a vontade popular, assinalando o processo de gestão democrática dos processos decisórios e o controle social sobre a implementação da política da mobilidade urbana.

A efetiva participação da sociedade na mobilidade urbana requer a abertura dos órgãos públicos de gestão e dos operadores de sistemas públicos de transporte para a atuação dos segmentos interessadas na questão, atendendo os requisitos de defesa da cidadania e melhoria da qualidade na prestação dos serviços públicos.

As instâncias de participação da sociedade são efetuadas por mecanismos de interação entre a sociedade civil e o Poder Público, para promover a participação da população nos processos decisórios de planejamento do Município, caracterizados pela participação nas conferências municipais, pelos conselhos setoriais, câmaras temáticas e comissões específicas.

As ações estratégicas da participação da sociedade implicam em:

- Identificar os atores sociais atuantes na mobilidade urbana;
- Participar das ações promovidas pelo Poder Público municipal; e
- Propor ações ao Poder Público municipal.

ANEXO I

MINUTA DA LEI DE MOBILIDADE

MINUTA DA LEI DE MOBILIDADE

Lei do Plano de Mobilidade do Município de Tijucas institui e estabelece os princípios e diretrizes para a integração entre os modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas no município.

TÍTULO I - FUNDAMENTOS E PRINCÍPIOS DO PLANO DE MOBILIDADE

Art. 1. O Plano de Mobilidade de Tijucas é o principal instrumento da Política de Mobilidade do Município, devendo ser aplicado em todo seu território e considerado em todos os planos setoriais, normas e atos do Poder Público e dos agentes privados ligados à mobilidade em todo o território do Município de Tijucas.

Parágrafo Único: O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual do Município deverão considerar as diretrizes e objetivos deste Plano.

Art. 2 Este Plano de Mobilidade está fundamentado nos princípios e diretrizes da Constituição Brasileira; da Lei Federal do Estatuto da Cidade; da Política Nacional de Mobilidade, da Constituição Catarinense e da Lei Orgânica e do Plano Diretor do Município de Tijucas.

Art. 3 O Plano de Mobilidade de Tijucas segue os ditames da Política Nacional de Mobilidade, promovendo a integração entre os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. através dos seguintes princípios:

I. A estruturação da mobilidade urbana;
II. A mobilidade urbana sustentável;
III. A acessibilidade universal;
IV. A equidade no acesso e uso do espaço público de circulação;
V. A justiça social na mobilidade urbana, como prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;
VI. A prioridade no transporte coletivo sobre o transporte individual;
VII. A estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens, mercadorias e serviços; e
VIII. A gestão democrática da mobilidade urbana.

Art. 5 O Plano de Mobilidade tem como objetivo geral proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

Art. 6. São objetivos específicos do Plano de Mobilidade do Município de Tijucas:

I. Promover o desenvolvimento sustentável;

II. Requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida urbana;

III. Contribuir na redução das desigualdades sociais;

IV. Promover a melhoria da qualidade de vida, através das condições de conforto, da segurança e da rapidez dos deslocamentos;

V. Melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos, que atendam às necessidades da população, vinculados às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

VI. Promover acesso aos serviços básicos de mobilidade;

VII. Incentivar a utilização de modos não motorizados, implementando o ambiente urbano adequado;

VIII. Promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana;

IX. Racionalizar o uso do sistema viário, com a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

X. Planejar a infraestrutura do transporte não motorizado;

XI. Ampliar o uso do transporte motorizado coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade, regularidade e confiabilidade do sistema;

XII. Aperfeiçoar a logística do transporte de bens, mercadorias, mercadorias e serviços, o abastecimento e o escoamento da produção local e intermunicipal;

XIII. Aperfeiçoar o padrão de comportamento dos usuários dos vários modais nos sistemas de circulação para a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;

XIV. Reduzir a emissão de poluentes;

XV. Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana; e

XVI. Preservar o patrimônio ambiental, arquitetônico, cultural, histórico, paisagístico e urbanístico da cidade.

Art. 7. As ações estratégicas adotadas para a implantação do Sistema de Mobilidade, segundo Eixos de Atuação, referem-se a:

I. Transporte não motorizado, para atuar nos deslocamentos de pedestres, ciclistas, veículos de propulsão humana, veículos de tração animal e acessibilidade;

II. Transporte motorizado, com propostas para o transporte coletivo, o transporte por táxi, o transporte escolar, o transporte por fretamento e o transporte individual;

III. Transporte de bens, mercadorias e serviços: compreendendo a logística para as cargas e serviços, na área urbana e rural;

IV. Infraestrutura, abrangendo o sistema viário; equipamentos de controle, com a sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento; o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego;

V. Gestão, propondo a reestruturação da gestão da mobilidade, o sistema de comunicação, os mecanismos de monitoramento e avaliação e os instrumentos institucionais; e

VI. Participação da sociedade, contemplando a participação da sociedade e da estrutura administrativa do município.

Art. 8 Os instrumentos para viabilizar as diretrizes e ações estratégias a serem adotados, dentre outros, devem ser os seguintes:

I. Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II. Incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte coletivo e ao transporte não motorizado;

III. Dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte coletivo;

IV. Estabelecimento da política de estacionamentos;

V. Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI. Priorização das obras associadas à implantação da rede estruturante do transporte coletivo;

VII. Fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;

VIII. Priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de pedestres;

IX. Definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte coletivo, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte coletivo, modos motorizados e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas; e

X. Estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado de Santa Catarina e outros entes governamentais, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade.

TÍTULO II - SISTEMA DE MOBILIDADE DE TIJUCAS

CAPÍTULO I - SISTEMA DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 9. O Sistema de Transporte Não Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I. Pedestres;

II. Ciclistas;

III. Veículo de propulsão humana;

IV. Veículo de tração animal;

V. Acessibilidade universal.

Art. 10. A circulação de pedestres deve ser estruturada e compatibilizada com o Plano Diretor, com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo os padrões e as características físicas, funcionais e operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação de pedestres, com a sua equipamentação considerando a acessibilidade universal, sendo preferencial em relação a todos os modos de transporte.

Art. 11. A circulação dos ciclistas, com a utilização de bicicletas, deve ser incentivada pelo Poder Público Municipal através da implantação do Sistema Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, compostas por ciclovias e ciclofaixas, com a sua equipamentação com bicicletário e paraciclos, com a instituição de política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte.

Art. 12. Fica estabelecida a adoção de medidas para o tratamento especial para o veículo de carga por propulsão humana no transporte não motorizado, com a promoção de ações disciplinadoras, adequando o modal com os preceitos da visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana com conforto e segurança para todos, com ações e campanhas de conscientização do uso do espaço público, com a divulgação da circulação pela direita da pista, no sentido de fluxo da via, com prioridade sobre os veículos motorizados, e proibida à circulação nas vias arteriais.

Art. 13. Fica estabelecida a adoção de medidas para o tratamento especial do veículo de carga por tração animal, disciplinando o transporte de carga não motorizado, com o objetivo de promover ações segundo a visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana, com conforto e segurança para todos, com ações e campanhas de conscientização do uso do espaço público, com a divulgação da circulação pela direita da pista, no sentido de fluxo da via, com prioridade sobre os veículos motorizados, e proibida à circulação nas vias arteriais.

Art. 14. Fica estabelecida a acessibilidade universal como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, como um tema transversal a todas as propostas para a mobilidade.

Art. 15. O Poder Público Municipal deverá implementar rotas destinadas aos cadeirantes, estabelecendo as prioridades, para os deslocamentos no Centro, prevendo-se a sua ampliação gradativa.

CAPÍTULO II - SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 16. O Sistema de Transporte Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

I. Transporte coletivo;

II. Transporte por Taxi;

III. Transporte Escolar;

IV. Fretamento;

V. Transporte Individual

Art. 17. O Transporte coletivo no Município de Tijucas, efetuado por ônibus, deve corresponder às demandas progressivas, bem como à capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

Art. 18. O Transporte coletivo, urbano e rural, é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser criado e implantado por concessão através de licitação pública, devendo ser estruturado, equipado, regulamentado, gerenciado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas.

Art. 19. O serviço de táxi é considerado como um meio de transporte individual, remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito à delimitação de itinerário.

Art. 20. O transporte por táxi configura igualmente serviço público, devendo ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, por concessão ou permissão.

Art. 21. Transporte escolar é o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, sendo sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

Art. 22. O transporte escolar privado deve ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo concessão ou permissão.

Art. 23. Transporte de fretamento é o serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado à capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico, e não sujeito à delimitação de itinerário.

Art. 24. O transporte de grupos, caracterizando-se como prestação privada do serviço de transporte, deve ser reestruturado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo concessão ou permissão.

Art. 25. Caracteriza-se como transporte individual motorizado o deslocamento de pessoas por veículo particular, automóvel ou motocicleta, com possibilidade de transportar alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

Art. 26. Para o transporte individual, que não é prioritário em relação ao transporte não motorizado e ao transporte motorizado coletivo, devem ser implementadas ações que possibilitem deslocamentos adequados, com a adequação da infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas; a implantação ou reestruturação de equipamentos de controle, como os sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança; e a divulgação de comportamentos adequados no trânsito.

CAPÍTULO III - SISTEMA DE TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS

Art. 27. O Transporte de Carga, definido como de bens, mercadorias e serviços, incluindo os veículos de serviços, de colheita, de construção, de transporte de madeira, tratores, entre outros, dentro do Município de Tijucas, vincula-se às limitações interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e da qualidade do espaço urbano, devendo ser reestruturado, equipado, regulamentado e gerenciado pelo Poder Executivo Municipal.

Parágrafo único: Compete ao poder executivo municipal regulamentar e fiscalizar o transporte de carga, de forma a compatibilizar a circulação de veículos à capacidade estrutural das vias urbanas e rurais, definindo a circulação do tráfego de passagem, de acordo com o estabelecimento de rotas de carga, caracterizando os tipos de veículos, de serviços, de colheita, de construção, de transporte de madeira, tratores, entre outros, sendo necessário à emissão para trafegar na malha urbana, a ser concedida pela Secretaria Municipal de .....

CAPÍTULO IV - SISTEMA DA INFRAESTRUTURA

O Sistema de Infraestrutura Viária adequa-se ao estabelecido na Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Seção I – Estacionamento

Art. 28. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas caixas de rua, não tem prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias, podendo ter a sua utilização através de um sistema rotativo, inferindo cobrança sobre o uso dos mesmos, sendo que o Poder Executivo Municipal tem obrigação de dispor o uso dos espaços de estacionamento públicos implantados, de forma equânime e distributiva.

Art. 29. Nos estacionamentos do sistema rotativo deve ser reservado, no mínimo, 2% (dois por cento), ou, ao menos, uma para cada 50 (cinquenta) vagas, daquelas disponíveis em estacionamento público, a serem destinadas aos veículos de transporte de deficientes, preferencialmente em finais de quadra ou à frente do acesso de escolas e demais equipamentos públicos.

Parágrafo único: O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de portadores de deficiência, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto em resolução do CONTRAM.

Art. 30. Devem ser reservadas, no mínimo, 5% (cinco por cento) ou ao menos uma para cada 20 (vinte) vagas disponíveis para estacionamento público, destinadas a veículos de transporte de idosos, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade aos mesmos.

Parágrafo único: O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de idosos, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto em Resolução do CONTRAM.

Art. 31. Não devem ser disponibilizadas vagas especiais em função da proximidade de farmácias, drogarias ou clínicas privadas de qualquer espécie, descaracterizados do aspecto de interesse coletivo.

Art. 32. Devem ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido obliquo ao do trânsito.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal, nestes casos, pode proibir o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

Art. 33. As vagas de uso do transporte coletivo e individual, devem ser dispostas pelo Município de Tijucas em função do interesse público do serviço.

Seção II - Mobiliário Urbano

Art. 34. O mobiliário urbano é definido por elementos instalados nos passeios públicos ou em locais planejados pelo Poder Executivo Municipal, segundo padrões instituídos, sendo classificados como de uso direto do cidadão, ou seja, aqueles sem a necessidade de prestadores de serviço, como lixeiras, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, luminárias e assemelhados ou como de usufruto indireto do cidadão, ou seja, aqueles que necessitam de operadores para concretizar a prestação do serviço público, desde que não interfiram na livre circulação de pedestres, concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município de Tijucas em prestar um serviço específico, dentro dos condicionantes previstos na legislação em vigor.

Seção III - Equipamentos de Controle da Circulação Viária e do Transporte Coletivo

Art. 35. Os equipamentos de controle da circulação viária e do transporte coletivo são identificados como:

I. Sinalização viária horizontal, composta por linhas, marcações e legendas na pista das vias para organizar, controlar e orientar os fluxos de pedestres e veículos; vertical, constituída por placas que regulamentam, advertem ou indicam o uso das vias; e semafórica, formada por indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente para controlar os deslocamentos;

II. Controle do sistema operacional de circulação viária, definido por dispositivos eletrônicos aplicados na captação de imagens para registro, processamento e gerenciamento da operação da circulação viária com a utilização de redutores eletrônicos de velocidade (REV), tais como radares, lombadas eletrônicas, câmeras em semáforos, circuito fechado de televisão e leitor automático de placas;

III. Controle do sistema operacional de transporte coletivo e da circulação viária, caracterizado por equipamentos e "*softwares"* para intercambiar dados e imagens entre os componentes dos sistemas de controle operacional do transporte coletivo e da circulação viária;

IV. Controle de segurança com equipamentos que formatam um sistema que monitora os equipamentos e *"softwares"* que atuam no controle operacional da circulação viária e do transporte coletivo e de comunicação, configurando um Centro de Controle Operacional (CCO), os Circuitos Fechados de Televisão (CFTV), o controle de estacionamento rotativo e as informações para os agentes de trânsito.

Seção IV - Polos Geradores de Tráfego

Art. 36. Os polos geradores de tráfego serão caracterizados como equipamentos urbanos que promovem a concentração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes aos equipamentos, considerando a legislação em vigor com relação ao uso e ocupação do solo e na adequação do sistema viário existente.

CAPÍTULO V - DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 37. A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

Parágrafo primeiro: Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 38. O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

Parágrafo primeiro: A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

Parágrafo segundo: O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

Parágrafo terceiro: A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se deficit ou subsídio tarifário.

Parágrafo quarto: A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

Parágrafo quinto: Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

Parágrafo sexto: Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

Parágrafo sétimo: Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

Parágrafo oitavo: Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

Parágrafo nono: Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

Parágrafo décimo: As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

Parágrafo décimo primeiro: O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

Parágrafo décimo segundo: O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 39. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos artigos. 8o e 9o desta Lei.

Art. 40. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 41. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

CAPÍTULO VI - SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE

Art. 42. A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do poder executivo municipal e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do município.

Seção I – Órgãos Gestores, Conselho e Fundo de Mobilidade

Art. 43. A gestão da Mobilidade do Município de Tijucas, no que tange à função de planejamento urbano, de transportes e de circulação viária será realizada pela Secretaria Municipal de ....., a qual compete:

I. Elaborar estudos e projetos necessários ao detalhamento e implantação do Plano de Mobilidade;

II. Coordenar e promover a execução do Plano de Ação parte integrante do plano de Mobilidade;

III. Avaliar e emitir pareceres sobre os pedidos de alterações na mobilidade;

IV. Articular e integrar as ações do Plano de Mobilidade aos demais Planos;

V. Promover e participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.

Art. 44. A gestão da Mobilidade do Município de Tijucas, no que tange às funções de fiscalização e educação no trânsito será realizada pela Secretaria Municipal de ....., a qual compete:

I. Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II. Regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III. Estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

IV. Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

V. Aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VI. Fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

VII. Fiscalizar o cumprimento da normas referentes à perturbação do silêncio e interrupção da livre circulação por veículos e pedestres em caso de obras e construções, conforme art. 95 do Código Brasileiro de Trânsito, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

VIII. Implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

IX. Arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

X. Credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XI. Integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XII. Implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XIII. Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIV. Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XV. Registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVI. Conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XVII. Articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XVIII. Fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66 do Código Brasileiro de Trânsito, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XIX. Vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

XX. Participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.

Parágrafo primeiro: A implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário serão atribuição da Secretaria Municipal de .....

Parágrafo segundo: Fica designado o Secretário Municipal de ....., como Autoridade de Trânsito do Município de Tijucas.

Art. 45. Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade devem ser aplicados na consecução das finalidades deste Plano, especialmente:

I. Implantação da infraestrutura da mobilidade;

II. Realização de pesquisas destinadas ao aprimoramento da mobilidade;

III. Elaboração e implementação de projetos de mobilidade;

IV. Instrumentalização e capacitação do corpo técnico e funcional das unidades administrativas envolvidas na gestão da mobilidade.

Art. 46. Cabe ao Fundo Municipal de Mobilidade receber recursos para a mobilidade oriundos de:

I. Recursos próprios do município;

II. Transferências intergovernamentais;

III. Transferências de instituições privadas;

IV. Transferências do exterior;

V. Transferências de pessoas físicas;

VI. Receitas provenientes da utilização de bens, mercadorias, edificações, equipamentos e mobiliário urbano;

VII. Valores devidos das medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes dos Relatórios de Impactos;

VIII. Contribuições de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base neste Plano;

IX. Renda proveniente da aplicação financeira dos recursos próprios;

X. Multas provenientes de infrações ocorridas na circulação viária;

XI. Multas provenientes de infrações ocorridas na operação do transporte coletivo;

XII. Doações;

XIII. Outras receitas destinadas por lei.

Seção II - Sistema de Comunicação

Art. 47. O sistema de comunicação abrange o desenvolvimento de estratégias de comunicação, através de um processo de comunicação interna e externa, com o objetivo de melhoria da gestão da mobilidade urbana, assegurando ao cidadão a facilidade de acesso e disponibilidade de informações.

Seção III - Mecanismos de Monitoramento e Avaliação da Mobilidade

Art. 48. O monitoramento e avaliação da mobilidade urbana é caracterizado pelo estabelecimento de metodologias para a verificação das políticas públicas de mobilidade urbana e da sua implementação, segundo as diretrizes estabelecidas para o monitoramento e avaliação da mobilidade, de acordo com os indicadores de desempenho estabelecidos.

Parágrafo único: O Conselho Municipal de Mobilidade deve aprovar a metodologia proposta pelo Plano Municipal de Monitoramento e Avaliação, bem como propor e/ou apreciar modificações e novos instrumentos.

CAPÍTULO VII - MODOS DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

Art. 49. Para a promoção da gestão democrática da mobilidade como um direito do cidadão, a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da sua política deve ser assegurada pelas seguintes formas:

I. Ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não;

II. Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

III. Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

IV. Audiências e consultas públicas;

V. Canais de comunicação variados, como a intranet e internet; e

VI. Procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários.

TÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 50. As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade de Tijucas devem ser precedidas da realização de estudos, com a atualização de dados e deverão contemplar minimamente:

I – análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II – avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana e da ocupação do território, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazos.

Art. 51. As revisões da Política de Mobilidade de Tijucas deverão ser realizadas em prazo não superior a 10 (dez) anos incluindo ampla e democrática participação da sociedade nos termos desta Lei.

Art. 52. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GLOSÁRIO - NOTAS EXPLICATIVAS

DEFINIÇÕES

Para os fins de interpretação desta Lei, devem ser consideradas as seguintes definições:

acessibilidade: facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade;

acessibilidade universal: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoas com deficiência, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, segundo a Lei Federal nº 10.048/2000, disponibilizando a todos autonomia nos deslocamentos;

bicicleta: veículo dotado de pelo menos duas rodas, classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de propulsão humana, quanto à espécie como de passageiro, quanto à categoria como particular;

bicicletários: são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de longa duração, grande número de vagas, controle de acesso, podendo ser públicos ou privados, cobertos ou ao ar livre, podendo contar com banheiros e vestuários;

caixa de rua: conjunto de faixas, normalmente contidas entre meios-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento;

calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

canteiro: trecho verde da faixa de serviço exclusiva para vegetação;

canteiro central: faixa que divide pistas da caixa de rua, formando prioritariamente trechos verdes;

ciclista: todo aquele que utiliza a bicicleta para os deslocamentos;

ciclomotores: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;

estacionamento dissuasório: estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transporte urbano, com o objetivo de dissuadir o uso do transporte individual;

faixa de rolamento: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;

hierarquia viária: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;

logística urbana: distribuição de cargas urbanas no Município de Tijucas, sua regulamentação, infraestrutura utilizada e tecnologia adotada para operação e controle

logradouro público: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;

meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;

meios não motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;

mobilidade: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

mobilidade urbana sustentável: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

mobiliário urbano: elementos do serviço público que visam dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;

paraciclos: são caracterizados como estacionamentos de bicicletas, de curta ou média duração, pequeno número de vagas, de uso público e sem qualquer controle de acesso;

passeio público: conjunto de faixas, contida entre o alinhamento e o meio-fio, que compõem os usos de calçadas, acessos, serviços e mobiliários;

pedestre: todo aquele que utiliza as vias urbanas, passeios e travessias, a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;

pista de rolamento: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;

ponto de ônibus: local de embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo, podendo ser coberto, quando assume a designação de abrigo, ou não;

sinalizadores: mobiliários urbanos específicos para regulamentação e orientação do trânsito;

sistema municipal de mobilidade: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

transporte privado individual: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

transporte coletivo: serviço de transporte coletivo de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

transporte coletivo individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, realizado por intermédio de veículos de aluguel (táxi), para a realização de viagens individualizadas, com preços individualizados pelo Poder Público;

transporte coletivo por fretamento: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, realizado por ônibus ou vans, para a realização de viagens coletivas;

transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

veículo de carga de propulsão humana: veículo para o transporte de bens, mercadorias e serviços utilizando a força do músculo humano, classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de propulsão humana, quanto à espécie como carro-de-mão, quanto à categoria como particular ou de aluguel;

veículo de tração animal: veículo para o transporte de bens, mercadorias e serviços utilizando a força de animais, , classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de tração animal, quanto à espécie como carroça ou charrete, quanto à categoria como particular ou de aluguel;

vaga: espaço público da caixa de rua, contiguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado a estacionamento de veículos;

vias de pedestre: são vias secundárias ou locais, destinadas à circulação exclusiva de pedestres, não sendo permitido à circulação de nenhum tráfego motorizado.

ANEXO II

PESQUISAS E LEVANTAMENTO DE DADOS

ANEXO II

PESQUISAS E LEVAMENTAMENTO DE DADOS

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho compõe o **Cenário Atual - Diagnóstico**, referente ao Contrato de Prestação de Serviços nº 312/PMT/2015, acordado entre a Prefeitura Municipal de Tijucas e a *TRANSYSTEM* - Estudos, Projetos e Sistemas Ltda., para a Elaboração do Plano de Mobilidade e Transporte Coletivo Municipal de Tijucas.

Foram realizados pesquisas e levantamento de dados para a verificação da mobilidade urbana existente na cidade visando subsidiar medidas a serem tomadas pela municipalidade e principalmente da demanda potencial de passageiros a ser adotada no dimensionamento do Transporte Coletivo Municipal de Tijucas, quanto aos itinerários a serem percorrid~~os~~, a frota operacional, quanto ao tipo de veículos a serem utilizados e tabelas de horários.

Pesquisas e Levantamento de Dados realizados:

- Levantamento de Viagens e Passageiros no Terminal Rodoviário;
- Licenciamento Veicular – 2015;
- Registro de Acidentes – 2015;
- Pesquisa de Contagem de Veículo em Pontos Estratégicos;
- Pesquisa de Contagem Volumétrica de Veículos;
- Pesquisa em Cruzamento Semafórico;
- Pesquisa de Embarques e Desembarques de Passageiros;
- Pesquisa Domiciliar de Mobilidade Urbana;

1. Levantamento de Viagens e Passageiros no Terminal Rodoviário

Foram realizados levantamentos de dados junto às empresas de transporte de passageiros rodoviários e intermunicipal.

Os quadros, a seguir, apresentam as empresas de transporte rodoviário estadual e intermunicipal, que prestam este tipo de serviço, conforme dados fornecidos pela administração municipal do Terminal Rodoviário.

TERMINAL RODOVIÁRIO DE TIJUCAS

MOVIMENTO DE VIAGENS E PASSAGEIROS

NOME DA EMPRESA	VIA	VIAGENS DIA ÚTEL	PASSAGEIROS/MÊS			OBS.
			EMBARQUE	DESEMB.	TOTAL	
EMPRESAS DE PASSAGEM PELO TERMINAL RODOVIÁRIO						
CATARINENSE	BR-101	33	2.975	2.950	5.925	(*)
N. SRA DA PENHA	BR-101	3	475	-	475	(*)
VIAÇÃO CAIÇARA	BR-101	2	125	-	125	(*)
TIQUIN TRANSPORTES	BR-101	2	125	175	300	(*)
EMPRESA UNIÃO	BR-101	1	50	-	50	(*)
REUNIDAS	SC-410	10	743	193	936	
SANTO ANJO	BR-101	1	25	-	25	(*)
EMPRESAS COM LINHAS DE ORIGEM EM TIJUCAS						
SANTA TERESINHA	SC-410	5	906	942	1.848	
NAVEGANTES	BR-101	11	631	528	1.159	
TOTAL		**68**	**6.055**	**4.788**	**10.843**	

OBS.: (*) Total de Passageiros/Mês (Média diária x 25)

FONTE: SMOTSP/PMT (nov/2015)

Conforme demonstra o quadro acima, o município de Tijucas é servida por nove empresas de transporte rodoviário de passageiros interestadual e intermunicipal, com 68 viagens em dias úteis, movimentando 10.843 passageiros por mês.

TERMINAL RODOVOÁRIO DE TIJUCAS

MOVIMENTO DE PARTIDAS POR FAIXA HORÁRIA

NOME DA EMPRESA	VIAG. (*)	FAIXA HORÁRIA																		
		05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18'	19'	20	21	22	23
EMPRESAS DE PASSAGEM PELO TERMINAL RODOVIÁRIO																				
CATARINENSE	33	1	1	1	1	4	2	2	5	1	2	2	3	1		4	1	1	1	
N. SRA. PENHA	3															1		1	1	
VIAÇÃO CAIÇARA	2				1					1										
TIQUIN TRANSPORTES	2		1													1				
EMPRESA UNIÃO	1					1														
REUNIDAS	10				1		1		1		1	2			1		3			
SANTO ANJO	1																			1
EMPRESAS COM ORIGENS DE PARTIDAS EM TIJUCAS																				
SANTA TERESINHA	5					1		1				1		1		1				
NAVEGANTES	11	1	1		1	1	1		2			1	1		1	1				
TOTAL	**68**	**2**	**3**	**1**	**4**	**7**	**4**	**3**	**8**	**2**	**3**	**6**	**4**	**2**	**2**	**8**	**4**	**2**	**2**	**1**

OBS.: (*) QUANTIDADE DE VIAGENS EM DIAS ÚTEIS (SEXTA-FEIRA)

FONTE: SMOTSP/PMT (NOV/2015)

Quanto à movimentação das 68 viagens nas 8 plataformas de embarque do terminal rodoviário pode-se verificar que são perfeitamente atendidas principalmente nas faixas de horárias das 09:00, 12:00, 15:00 e 19:00 horas.

2. Licenciamento Veicular – 2015

MUNICIPIO DE TIJUCAS			
EMPLACAMENTOS DE VEICULOS - 2015			
TIPO DE VEÍCULO	UNID	%	OBS.
AUTOMOVEL	13.235	**51,1**	
CAMINHÃO E SIMILARS	1.567	**6,0**	1
CAMINHONETE	1.418	**5,5**	
CAMIONETA	875	**3,4**	
ÔNIBUS	49	**0,2**	
MICOÔNIBUS	54	**0,2**	
MOTOCICLETA	4.314	**16,6**	
MOTONETA E SIMILARES	2.977	**11,5**	2
REBOQUE E SEMI-REBOQUES	1.255	**4,8**	
TRATOR COM RODAS	12	**0,0**	
UTILITÁRIOS E SIMILARES	154	**0,6**	3
TOTAL	**25.910**	**100,0**	

OBS.: (1) Caminhão e Caminhão Trator
(2) Motoneta, Ciclomoto e Triciclo
(3) Utilitário, Moto-Casa e Side-Car

FONTE: DETRAN-SC (SET/2015)

3. Registro de Acidentes – 2015

MUNICÍPIO DE TIJUCAS			
REGISTRO DE ACIDENTES **OCORRÊNCIAS POR BAIRROS**			
NOME DO BAIRRO	QUANT.	%	OBS.
CENTRO	38	50,7	
JOAIA	11	14,7	
PRAÇA	11	14,7	
UNIVERSITÁRIO	8	10,7	
NOVA DESCOBERTA	3	4,0	
AREIAS	2	2,7	
SANTA LUZIA	1	1,3	
15 DE NOVEMBRO	1	1,3	
SUL DO RIO	-	-	
TOTAL	**75**	**100,0**	
OBS.: Percentuais (1,35%) convertidos em quantitativo			

FONTE: PMSC (JUN/2015)

MUNICÍPIO DE TIJUCAS			
REGISTRO DE ACIDENTES **OCORRÊNCIAS POR LOGRADOURO - CENTRO**			
NOME DO LOGRADOURO	QUANT.	%	OBS.
AV. BAYER FILHO	17	44,7	1
RUA LEOBERTO LEAL	4	10,5	2
RUA TTE. CARVALHO	3	7,9	
RUA CORONEL BUCHELLE	2	5,3	2
RUA 15 DE NOVEMBRO	2	5,3	
RUA CORONEL IZIDORO	2	5,3	
RUA SANTA CATARINA	1	2,6	
RUA ANTÔNIO A. VARGAS	1	2,6	
AV. JACOB L. TAVARES	1	2,6	2
AV. HERCÍLIO LUZ	1	2,6	
RUA RAUL BAYER LAUS	1	2,6	
RUA CAIO JONAS PORTELA	1	2,6	
RUA JOSÉ MANOEL REIS	1	2,6	
RUA JOSÉ R. DOS ANJOS	1	2,6	
TOTAL	**38**	**100,0**	
OBS.: Percentuais (2,63%) convertidos em quantitativo (1) Proximindade do Hospital e Posto de Saude (2) Proximidade do Terminal Rodoviário			

FONTE: PMSC (JUN/2015)

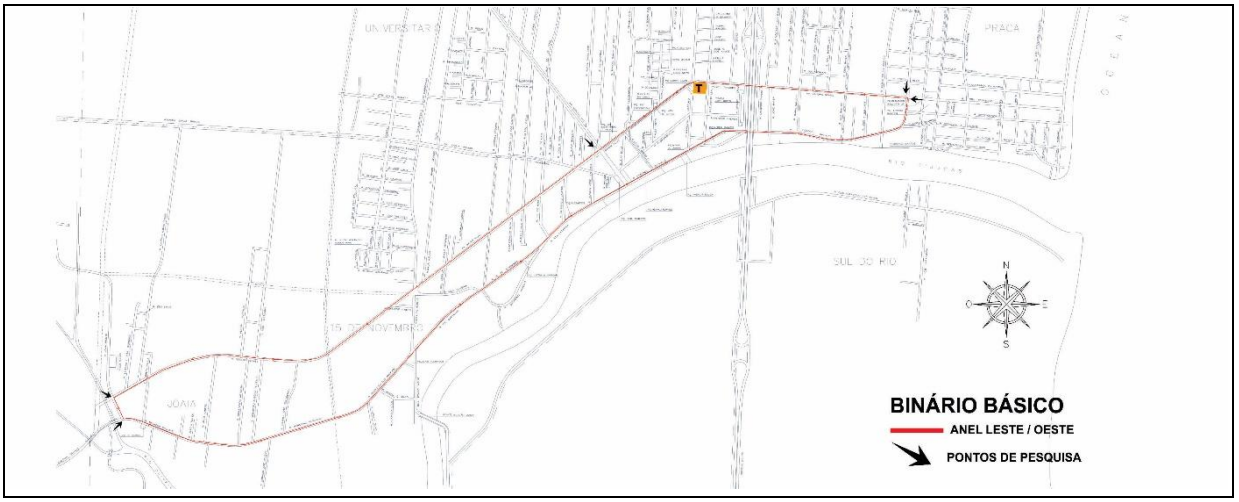
4. Pesquisa de Contagem de Veículo em Pontos Estratégicos

Foram realizadas cinco pesquisas em três pontos estratégicos na área urbana de Tijucas, intersecções importantes, com grande movimentação de veículos e pedestres e ciclistas, em dias úteis, no período das 06:00 às 09:00 horas.

As pesquisas foram realizadas nos seguintes locais:

- Bairro Praça, no início da Av. Valério Gomes na intersecção da Rua São Sebastião e Rua Lauro Muller;
- Bairro Joaia, início da Rua Senador Gallotti na intersecção da Rodovia SC-410 (Nova Descoberta) e Rua Nova Trento;
- Bairro Centro, intersecção da Rua 13 de Novembro com a Av. Bayer Filho.

  Nesta região optou-se pela Rua 13 de novembro em relação as Rua 13 de Maio e a Av. Hercílio Luz, por ser a via mais utilizada pelo tráfego em geral e atende ao perfil de circulação das demais vias que adentram na área central, ilustrada pelo mapa a seguir:



MAPA DO BINÁRIO BASICO NA AREA CENTRAL

Os quantitativos estão demonstrados nos quadros a seguir:

PREFEITURA MUNICÍPAL DE TIJUCAS

PESQUISA EM PONTO VIÁRIO LOCALIZADO

LOCAL (NOME DA VIA)	INTERSECÇÃO	DATA
RUA SÃO SEBASTIÃO (PRAÇA)	RUA LAURO MULLER	19.11.2015

HORA	PERIODO	AUTOMÓVEL/CAMIONETE (1)			MOTOCICLETA (1)		BICI-CLETA	A PÉ	ÔNIBUS	VAN	TAXI
		UM	DOIS	MAIS	UM	DOIS					
06:00	00'/15'	6	2	1	4	-	14	3	-	1	-
	15'/29'	8	2	-	2	1	13	4	3	2	-
	30'/44'	12	3	1	3	1	12	9	1	2	-
	45'/59'	12	9	2	13	-	17	3	-	1	-
SOMA - 06:00		38	16	4	22	2	56	19	4	6	-
07:00	00'/15'	21	8	-	9	1	15	3	2	1	-
	15'/29'	21	9	-	10	3	17	6	1	3	-
	30'/44'	26	6	-	12	3	21	4	1	2	-
	45'/59'	43	17	-	8	3	15	1	-	2	-
SOMA - 07:00		111	40	-	39	10	68	14	4	8	-
08:00	00'/15'	26	5	1	7	3	13	1	-	-	-
	15'/29'	7	7	2	2	-	16	3	-	-	-
	30'/44'	17	11	1	4	1	14	2	-	1	1
	45'/59'	27	6	-	6	1	10	1	-	-	-
SOMA - 08:00		77	29	4	19	5	53	7	-	1	1
MÉDIA PERÍODO		75	28	3	27	6	59	13	3	5	0

OBS.: (1) NUMERO DE OCUPANTES POR VEÍCULO

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - nov/2015)

PREFEITURA MUNICÍPAL DE TIJUCAS

FICHA DE PESQUISA EM PONTO VIÁRIO LOCALIZADO

LOCAL (NOME DA VIA)	INTERSECÇÃO	DATA
RUA LAURO MULLER	RUA SÃO SEBASTIÃO	19.11.2015

HORA	PERÍODO	AUTOMÓVEL/CAMIONETE			MOTOCICLETA		BICI-CLETA	A PÉ	ÔNIBUS	VAN	TAXI
		UM	DOIS	MAIS	UM	DOIS					
06:00	00'/15'	3	1	-	1	1	1	2	-	1	-
	15'/29'	2	1	-	-	1	-	4	-	-	-
	30'/44'	7	3	-	-	-	1	2	-	-	-
	45'/59'	8	3	1	3	-	3	3	1	1	-
SOMA - 06:00		**20**	**8**	**1**	**4**	**2**	**5**	**11**	**1**	**2**	**-**
07:00	00'/15'	7	1	-	2	-	4	1	2	-	-
	15'/29'	6	2	-	1	1	4	1	-	-	-
	30'/44'	10	6	4	-	-	2	9	-	-	-
	45'/59'	24	3	1	1	-	5	2	-	1	1
SOMA - 07:00		**47**	**12**	**5**	**4**	**1**	**15**	**13**	**2**	**1**	**1**
08:00	00'/15'	5	3	1	-	-	4	3	1	-	-
	15'/29'	12	2	-	-	1	3	3	-	-	-
	30'/44'	15	4	-	2	2	2	2	1	-	-
	45'/59'	7	-	-	2	-	3	2	-	-	-
SOMA - 08:00		**39**	**9**	**1**	**4**	**3**	**12**	**10**	**2**	**-**	**-**
MÉDIA PERÍODO		**35**	**10**	**2**	**4**	**2**	**11**	**11**	**2**	**1**	**0**

OBS.: (1) NUMERO DE OCUPANTES POR VEÍCULO

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - nov/2015)

PREFEITURA MUNICÍPAL DE TIJUCAS

PESQUISA EM PONTO VIÁRIO LOCALIZADO

LOCAL (NOME DA VIA)	INTERSECÇÃO	DATA
RODOVIA SC-410 (JOAIA)	RUA NOVA TRENTO	26.11.2015

HORA	PERIODO	AUTOMÓVEL/CAMIONETE (1)			MOTOCICLETA (1)		BICI-CLETA	A PÉ	ÔNIBUS	VAN	TAXI
		UM	DOIS	MAIS	UM	DOIS					
06:00	00'/15'	28	8	5	7	2	1	1	-	10	-
	15'/29'	33	6	5	13	2	3	2	1	9	-
	30'/44'	47	9	3	17	1	3	1	2	3	-
	45'/59'	38	12	3	24	5	3	1	5	3	1
SOMA - 06:00		**146**	**35**	**16**	**61**	**10**	**10**	**5**	**8**	**25**	**1**
07:00	00'/15'	57	11	4	16	2	1	1	1	3	-
	15'/29'	52	11	4	19	3	2	-	1	-	-
	30'/44'	66	16	4	15	2	-	-	3	2	-
	45'/59'	68	15	1	8	2	2	-	-	3	-
SOMA - 07:00		**243**	**53**	**13**	**58**	**9**	**5**	**1**	**5**	**8**	**-**
08:00	00'/15'	53	18	2	8	1	-	2	-	4	2
	15'/29'	54	18	3	6	-	-	-	-	-	-
	30'/44'	52	19	-	3	-	-	-	-	3	-
	45'/59'	62	14	2	4	-	1	-	-	1	-
SOMA - 08:00		**221**	**69**	**7**	**21**	**1**	**1**	**2**	**-**	**8**	**2**
MÉDIA PERÍODO		**203**	**52**	**12**	**47**	**7**	**5**	**3**	**4**	**14**	**1**

OBS.: (1) NUMERO DE OCUPANTES POR VEÍCULO

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - nov/2015)

PREFEITURA MUNICÍPAL DE TIJUCAS

FICHA DE PESQUISA EM PONTO VIÁRIO LOCALIZADO

LOCAL (NOME DA VIA)	INTERSECÇÃO	DATA
RUA NOVA TRENTO (JOAIA) (2)	RODOVIA SC-410	26.11.2015

HORA	PERÍODO	AUTOMÓVEL/CAMIONETE			MOTOCICLETA		BICI-CLETA	A PÉ	ÔNIBUS	VAN	TAXI
		UM	DOIS	MAIS	UM	DOIS					
06:00	00'/15'	2	1	-	2	-	3	-	-	-	-
	15'/29'	-	1	-	1	-	-	1	-	-	-
	30'/44'	5	-	-	1	-	-	3	-	-	-
	45'/59'	6	1	-	4	-	2	1	-	-	-
SOMA - 06:00		13	3	-	8	-	5	5	-	-	-
07:00	00'/15'	4	2	-	10	1	1	2	4	-	-
	15'/29'	1	1	1	4	-	-	1	-	-	-
	30'/44'	11	1	2	2	-	2	1	-	-	1
	45'/59'	15	9	-	2	-	-	1	-	-	-
SOMA - 07:00		31	13	3	18	1	3	5	4	-	1
08:00	00'/15'	11	4	-	-	-	1	1	1	-	-
	15'/29'	4	1	-	2	-	2	1	-	-	-
	30'/44'	2	1	-	-	-	1	1	-	-	-
	45'/59'	4	2	-	1	-	-	2	-	2	-
SOMA - 08:00		21	8	-	3	-	4	5	1	2	-
MÉDIA PERÍODO		22	8	1	10	0	4	5	2	1	0

OBS.: (1) NUMERO DE OCUPANTES POR VEÍCULO
(2) CONTAGEM NO SENTIDO CENTRO

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - nov/2015)

PREFEITURA MUNICÍPAL DE TIJUCAS

PESQUISA EM PONTO VIÁRIO LOCALIZADO

LOCAL (NOME DA VIA)	INTERSECÇÃO	DATA
RUA 13 DE NOVEMBRO (CENTRO)	AV. BAYER FILHO	27.11.2015

HORA	PERIODO	AUTOMÓVEL/CAMIONETE (1)			MOTOCICLETA (1)		BICI-CLETA	A PÉ	ÔNIBUS	VAN	TAXI
		UM	DOIS	MAIS	UM	DOIS					
06:00	00'/15'	3	2	-	2	-	2	-	-	1	-
	15'/29'	7	3	-	2	-	4	3	-	-	-
	30'/44'	12	4	-	4	-	3	7	-	2	1
	45'/59'	22	3	1	4	1	12	7	-	1	-
SOMA - 06:00		44	12	1	12	1	21	17	-	4	1
07:00	00'/15'	31	2	1	18	-	12	3	1	-	-
	15'/29'	45	4	-	8	1	15	4	1	-	-
	30'/44'	52	15	1	5	-	22	10	1	-	-
	45'/59'	67	8	1	6	-	26	20	1	-	-
SOMA - 07:00		195	29	3	37	1	75	37	4	-	-
08:00	00'/15'	54	5	-	9	1	9	6	-	1	-
	15'/29'	48	5	-	5	-	8	8	-	1	-
	30'/44'	30	4	-	9	-	10	6	-	1	-
	45'/59'	43	11	-	5	-	6	6	-	1	-
SOMA - 08:00		175	25	-	28	1	33	26	-	4	-
MÉDIA PERÍODO		138	22	1	26	1	43	27	1	3	0

OBS.: (1) NUMERO DE OCUPANTES POR VEÍCULO

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - nov/2015)

MUNICÍPAL DE TIJUCAS

PESQUISA EM PONTO VIÁRIO LOCALIZADO

RESUMO DOS PONTOS PESQUISADOS

HORA	PERIODO	AUTOMÓVEL/CAMIONETE (1)			MOTOCICLETA (1)		BICI-CLETA	A PÉ	ÔNIBUS	VAN	TAXI
		UM	DOIS	MAIS	UM	DOIS					
06:00	00'/15'	42	14	6	16	3	21	6	-	13	-
	15'/29'	50	13	5	18	4	20	14	4	11	-
	30'/44'	83	19	4	25	2	19	22	3	7	1
	45'/59'	86	28	7	48	6	37	15	6	6	1
SOMA - 06:00		261	74	22	107	15	97	57	13	37	2
07:00	00'/15'	120	24	5	55	4	33	10	10	4	-
	15'/29'	125	27	5	42	8	38	12	3	3	-
	30'/44'	165	44	11	34	5	47	24	5	4	1
	45'/59'	217	52	3	25	5	48	24	1	6	1
SOMA - 07:00		627	147	24	156	22	166	70	19	17	2
08:00	00'/15'	149	35	4	24	5	27	13	2	5	2
	15'/29'	125	33	5	15	1	29	15	-	1	-
	30'/44'	116	39	1	18	3	27	11	1	5	1
	45'/59'	143	33	2	18	1	20	11	-	4	-
SOMA - 08:00		533	140	12	75	10	103	50	3	15	3
TOTAL PERIODOS		1.421	361	58	338	47	366	177	35	69	7
MÉDIA PERÍODO		474	120	19	113	16	122	59	12	23	2

OBS.: (1) NUMERO DE OCUPANTES POR VEÍCULO

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - nov/2015)

Conforme pode se constatar há coerência entres os dados apontados nas pesquisas, pois a situação é a mesma para os pontos analisados.

A cidade é totalmente plana, ideal para os usuários de bicicleta e para os deslocamentos a pé, uma vez que o clima contribui para utilização destas formas de deslocamentos.

Ainda pode se verificar ~~o~~ maior número de pessoas de bicicleta e a pé no bairro Praça em relação ao bairro Joaia e maior ainda no bairro Centro.

A mesma constatação verifica-se no bairro Joaia, vindo pela Rodovia SC-410, com utilização de Vans com boa ocupação de passageiros o que demonstra a falta de transporte coletivo municipal.

Outros resultados destas pesquisas servirão tanto para o dimensionamento da proposição do Transporte Coletivo Municipal, bem como dados para subsidiar o Plano de Mobilidade para Tijucas.

De acordo com a pesquisa em Ponto Viário Localizado e de acordo como quadro resumo com os percentuais atribuídos aos modais pesquisados, o potencial de transferência de usuários de outros modais, representa a 48%, ou seja, 2.143 passageiros diários, conforme demonstra o quadro resumo a seguir:

MUNICÍPAL DE TIJUCAS										
PESQUISA EM PONTO VIÁRIO LOCALIZADO										
POTENCIAL DE TRANSFERENCIA DE USUÁRIOS DE OUTROS MODAIS										
DESCRIÇÃO	AUTOMÓVEL/CAMIONETE (1)			MOTOCICLETA (1)		BICI-CLETA	A PÉ	VAN	TAXI	TOTAL
	UM	DOIS	MAIS	UM	DOIS					
MÉDIA HORÁRIA	474	120	19	113	16	122	58	23	2	947
TRANSFERÊNCIA	20%	50%	80%	20%	50%	20%	40%	80%	70%	48%
DEMANDA HORA	95	60	15	23	8	24	23	18	1	268
DEMANDA DIÁRIA	758	480	122	181	64	195	186	147	11	2.143

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - nov/2015)

5. Pesquisa de Contagem Volumétrica de Veículos

Pesquisa realizada nos dias 12, 13 e 19.11.2015 cobrindo faixa horária das 07:00 às 20:00 horas, totalizando 13 horas, na Av. Jacob L. Tavares, entre a via marginal da Rodovia Federal BR-101 e Rua Atanásio Bernardes, sentido bairro/centro, trecho de maior fluxo de tráfego do município de Tijucas, conforme demonstram o croqui dos fluxos e o quadro de contagem volumétrica a seguir:



AV. JACOB L. TAVARES (MARGINAL BR-101 E RUA LEOBERTO LEAL E RUA ATANÁSIO BERNARDES

PREFEITURA MUNICÍPAL DE TIJUCAS

CONTAGEM VOLUMÉTRICA DE VEÍCULOS

INTERSERÇÃO	TRECHO	SENTIDO
AV. JACOB L. TAVARES	**MARGINAL BR-101 / RUA ATANÁSIO BERNARDES**	**BAIRRO>CENTRO**

HORÁRIO		AUTOMOVEL CAMIONETE	ÔNIBUS	CAMINHÃO	MOTOCICLETA	BICICLETA	UPC (1)	OBS. (2)
HORA								
07:00	00'/14'	187	5	17	32	15	**269**	31
	15'/29'	193	3	15	21	21	**261**	34
	30'/44'	192	5	15	28	35	**273**	30
	45'/59'	177	2	16	25	28	**249**	39
08:00	00'/14'	161	4	27	21	11	**265**	32
	15'/29'	186	3	24	17	20	**279**	24
	30'/44'	187	5	16	29	15	**265**	32
	45'/59'	143	1	24	16	20	**230**	42
09:00	00'/14'	175	4	21	15	14	**260**	35
	15'/29'	162	-	26	11	8	**246**	40
	30'/44'	166	7	26	25	15	**278**	25
	45'/59'	179	1	25	29	27	**276**	27
10:00	00'/14'	195	5	19	18	20	**280**	23
	15'/29'	170	4	32	28	12	**291**	17
	30'/44'	177	2	18	22	25	**253**	37
	45'/59'	175	4	21	21	15	**262**	33
11:00	00'/14'	186	5	23	22	19	**284**	21
	15'/29'	188	2	28	20	30	**295**	16
	30'/44'	207	5	21	31	20	**302**	13
	45'/59'	215	4	11	24	24	**276**	26
12:00	00'/14'	244	2	27	46	19	**353**	2
	15'/29'	136	1	16	31	21	**204**	45
	30'/44'	135	4	14	25	17	**203**	46
	45'/59'	150	3	13	38	30	**221**	43
13:00	00'/14'	167	4	13	36	34	**241**	41
	15'/29'	234	2	23	55	40	**341**	4
	30'/44'	190	2	25	32	26	**290**	18
	45'/59'	205	3	29	36	24	**321**	8
14:00	00'/14'	206	3	25	42	23	**312**	10
	15'/29'	194	1	32	22	30	**310**	12
	30'/44'	197	1	27	28	25	**299**	14
	45'/59'	171	1	20	34	27	**254**	36
15:00	00'/14'	181	1	27	32	19	**282**	22
	15'/29'	183	1	29	24	22	**288**	20
	30'/44'	188	1	28	27	19	**290**	18
	45'/59'	189	-	25	28	18	**279**	24
16:00	00'/14'	157	3	29	33	15	**269**	31
	15'/29'	172	3	27	25	13	**275**	28
	30'/44'	179	4	30	30	13	**295**	16
	45'/59'	208	2	27	26	21	**311**	11
17:00	00'/14'	227	3	29	36	22	**342**	3
	15'/29'	203	1	29	28	30	**312**	9
	30'/44'	265	1	23	41	21	**358**	1
	45'/59'	216	2	28	28	26	**324**	6
18:00	00'/14'	245	4	20	38	31	**340**	5
	15'/29'	210	5	14	44	22	**289**	19
	30'/44'	202	2	15	35	27	**274**	29
	45'/59'	227	2	24	30	24	**323**	7
19:00	00'/14'	189	3	14	24	16	**253**	37
	15'/29'	164	5	7	12	19	**210**	44
	30'/44'	148	1	11	15	17	**195**	47
	45'/59'	114	2	11	11	17	**162**	48
MÉDIA POR PERIODO		**186,9**	**2,8**	**21,8**	**27,8**	**21,6**	**277**	**26**

NOTAS: (1) UPC = Unidade Carro Passeio
(2) Classificação dos Intervalos (minutos)

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa nos dias 12, 13 e 19.11.2015)

A pesquisa de contagem volumétrica aponta para dois horários de maior movimentação da cidade que são entre 13;45 e 14:45h, com 1242 UCP – Unidade Carro Padrão e entre 17 e 18h com 1336 UCP – Unidade Carro Padrão, sendo esta última a gora de pico da cidade.

6. Pesquisa em Cruzamento Semafórico

Pesquisa realizada no semáforo da Av. Jacob L. Tavares no cruzamento da Rua Leoberto Leal e Rua Atanásio Bernardes, que de acordo com a pesquisa de contagem volumétrica de veículos foi realizada num dos horários de maior movimento, que é o das 13:45 às 14:45h, conforme resultado abaixo:

MUNICÍPAL DE TIJUCAS

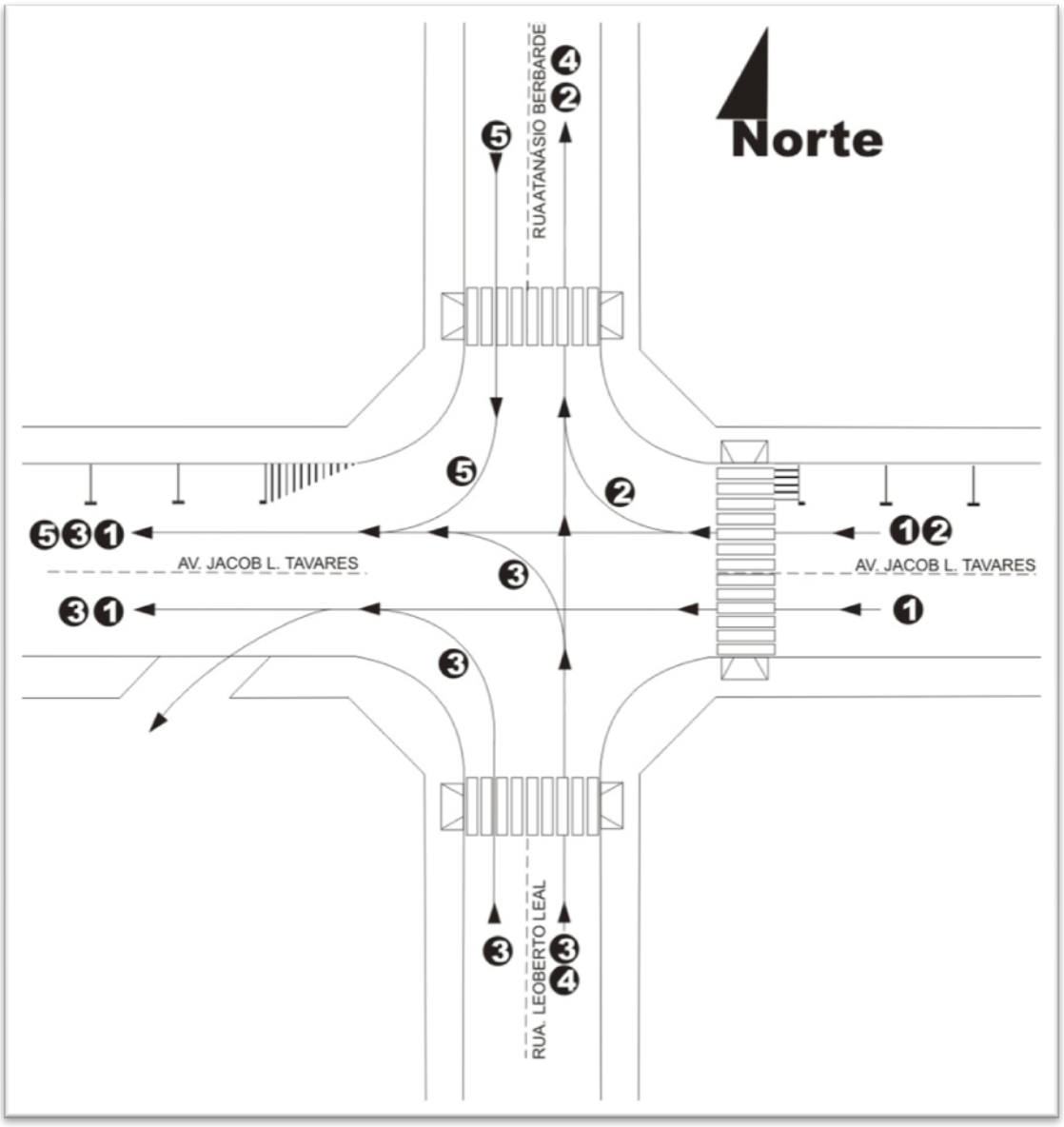
CONTAGEM VOLUMÉTRICA DE VEÍCULOS

CRUZAMENTO SEMAFÓRICO	HORÁRIO
AV. JACOB L. TAVARES X RUA LEOBERTO LEAL / ATANÁSIO FERNANDES	**13:45 / 14:45**

FLUXO TRÁFEGO	PERÍODO HORÁRIO	AUTOMOVEL CAMIONETE	ÔNIBUS	CAMINHÃO	MOTOCICLETA	BICICLETA	UPC (1)	OBS.
FLUXO 1	13:45/59	187	3	31	33	24	**308**	
	14:00/14	170	1	27	32	19	**271**	
	14:15/29	180	1	25	27	20	**274**	
	14:30/44	183	1	30	25	15	**289**	
	SOMA	**720**	**6**	**113**	**117**	**78**	**1.142**	
FLUXO 2	13:45/59	5	-	-	1	-	**5**	
	14:00/14	12	-	-	1	-	**12**	
	14:15/29	1	5	2	-	-	**22**	
	14:30/44	6	-	-	2	-	**7**	
	SOMA	**24**	**5**	**2**	**4**	**-**	**46**	
FLUXO 3	13:45/59	97	2	1	12	1	**110**	
	14:00/14	112	1	2	1	-	**121**	
	14:15/29	95	1	1	1	-	**101**	
	14:30/44	110	2	3	4	2	**127**	
	SOMA	**414**	**6**	**7**	**18**	**3**	**460**	
FLUXO 4	13:45/59	33	1	1	2	-	**40**	
	14:00/14	34	4	1	1	1	**50**	
	14:15/29	26	1	1	1	-	**32**	
	14:30/44	44	1	-	1	-	**47**	
	SOMA	**137**	**7**	**3**	**5**	**1**	**169**	
FLUXO 5	13:45/59	10	-	1	3	1	**14**	
	14:00/14	17	-	-	1	1	**18**	
	14:15/29	11	1	-	2	2	**15**	
	14:30/44	13	-	2	-	-	**19**	
	SOMA	**51**	**1**	**3**	**6**	**4**	**66**	
TOTAL - FLUXOS		**1.346**	**25**	**128**	**150**	**86**	**1.884**	
MÉDIA - FLUXOS		**298,2**	**5,6**	**26,2**	**33,6**	**17,6**	**410,7**	

NOTAS: (1) UPC = Unidade Carro Passeio
FLUXOS: (1) AV. JACOB J. TAVARES: SENTIDO CENTRO;
(2) AV. JACOB J. TAVARES: CONVERSÃO A DIREITA PARA RUA ATANÁSIO BERNARDES;
(3) RUA LEOBARTO LEAL: CONVERSÃO A DIREITA AO CENTRO;
(4) RUA LEOBARTO LEAL: SENTIDO (RETO) A RUA ATANÁSIO BERNARDES;
(5) RUA ATANÁSIO BERNARDES: CONVERSÃO A DIREITA AO CENTRO.
TEMPO DE SAMÁFORO (SEGUNDOS):
AV. JACOB L. TAVARES = 45"; RUA LEOBERTO LEAL = 30";
RUA ATANÁSIO FERNANDES = 17; FECHAMENTO GERAL PARA PEDESTRES = 12"

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa no dia 03.12.2015)



Esta pesquisa de contagem classificada de veículos no horário de pico, poderá subsidiar o ajuste nos tempos semafóricos existentes, bem como a indicação de necessidade ou não de implantação de equipamento semafórico em demais cruzamentos da cidade.

7. Pesquisa de Embarques e Desembarques de Passageiros

Pesquisa de embarque e desembarque de passageiros dentro do município, com pesquisadores embarcados, percorrendo todos os itinerários das linhas que servem munícipes nas rodovias, estradas e vias urbanas, das divisas com os municípios lindeiros até o terminal rodoviário no centro da cidade.

As pesquisas foram realizadas mediante a contagem de passageiros que embarcam por trecho determinados, quando do sentido divisa dos municípios ao centro da cidade e que desembarcam no sentido contrário, conforme descrição das pesquisas a seguir.

7.1 Pesquisa de Embarque e Desembarque em Linhas Urbanas

Pesquisa realizada nas linhas Praça e Joaia, prestação de serviço não regulamentado, por um ônibus tipo rodoviário (turismo), com porta somente na parte frontal do veiculo e tarifa de R$ 2,00, conforme demonstra a contagem de passageiros no quadro a seguir:

MUNICIPIO DE TIJUCAS									
PESQUISA DE PASSAGEIROS									
NOME DA LINHA	PRAÇA		HORÁRIO	HORÁRIO	NOME DA LINHA	JOAIA		HORÁRIO	HORÁRIO
			06:40	18:10				07:06	18:30
PARTIDA / TRECHO / CHEGADA					PARTIDA / TRECHO / CHEGADA			PASS	PASS
TERMINAL (PARTIDA)		E >	-	9	TERMINAL (PARTIDA)		E >	-	7
1	TERMINAL PRACA DO EXPEDICIONÁRIO	E >	-	-	1	TERMINAL AV. HERCILIO LUZ (SAÚDE)	E >	1	4
		< D	-	-			< D	2	1
2	PRACA DO EXPEDICIONÁRIO VIADUTO BR-101	E >	-	-	2	AV. HERCILIO LUZ (SAÚDE) RUA GERALDO REBELO	E >	-	3
		< D	-	-			< D	-	1
3	VIADUTO BR-101 RUA LILA BASTOS	E >	-	-	3	RUA GERALDO REBELO RUA NOVA TRENTO	E >	1	1
		< D	-	-			< D	2	4
4	RUA LILA BASTOS RUA SÃO SEBASTIÃO	E >	1	-	4	RUA NOVA TRENTO RUA ANTONIO CASAS (PRAÇA)	E >	8	
		< D	-	6			< D	-	5
5	RUA SÃO SEBASTIÃO CEMITÉRIO	E >	2	-	5	RUA ANTONIO CASAS (PRAÇA) RUA NOVA TRENTO	E >	-	-
		< D	-	1			< D	-	3
6	CEMITÉRIO RUA EUCLIDES PEIXOTO (RETORNO)	E >	1	-	6	RUA NOVA TRENTO RUA DEONISIO JOSE VENZON	E >	1	3
		< D	-	2			< D	1	3
7	RUA EUCLIDES PEIXOTO (RETORNO) RUA VALÉRIO GOMES (SINALEIRO)	E >	1	-	7	RUA DEONISIO JOSE VENZON RUA OLAVIO BERLINCK	E >	-	-
		< D	-	-			< D	-	-
8	RUA VALERIO GOMES (SINALEIRO) RUA LILA BASTOS	E >	1	1	8	RUA OLAVIO BERLINCK RUA 13 DE MAIO	E >	-	-
		< D	-	-			< D	-	-
9	RUA LILA BASTOS VIADUTO BR-101	E >	-	-	9	RUA 13 DE MAIO AV. HERCILIO LUZ (PRAÇA)	E >	1	-
		< D	-	-			< D	4	-
10	VIADUTO BR-101 TERMINAL	E >	-	-	10	AV. HERCILIO LUZ (PRAÇA) TERMINAL	E >	-	-
		< D	-	-			< D	1	-
TERMINAL (CHEGADA)		< D	1	-	TERMINAL (CHEGADA)		< D	6	1
NOTAS:					PASSAGEIROS EMBARCADOS NOS PERIODOS NOS PERIODOS DA MANHÃ E A TARDE/NOITE			18	28

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa Dez/2015)

Esta linha pode ser caracterizada como “circular diametral”, pois seu itinerário percorre o binário viário mais importante da área urbana passando pelos bairros Praça, Centro, XV de Novembro e Joaia, permitindo aos passageiros o deslocamento região leste a oeste, com mais de 5,0 km, onde se concentra em torno de 62,0% da população urbana do município e sem interrupção da viagem no terminal rodoviário.

8. Pesquisa de Embarque em Linhas Intermunicipais

Pesquisa realizada em linhas intermunicipais regulamentadas pelo DETER que de maneira precária atendendo a população ao longo das estradas que adentram a área urbana do município.

Foram realizadas duas pesquisas desta mobilidade conforme demonstram os quadros a seguir:

8.1 Rodovia Estadual SC-410 (Nova Descoberta)

Região atendida por duas empresas rodoviária de transporte de passageiros a Reunidas e Santa Teresinha, no caso foi pesquisada por ter horários mais favoráveis a população lindeira a Rodovia no seu deslocamento ao centro de Tijucas, conforme demonstra o quadro a seguir:

MUNICIPIO DE TIJUCAS				
PESQUISA DE PASSAGEIROS		BAIRRO NOVA DESCOBERTA		
NOME DA LINHA **BRUSQUE / TIJUCAS**		NOME DA EMPRESA **SANTA TERESINHA**		
TRECHO / SENTIDO > CENTRO / HORÁRIO		**06:30**	**07:30**	**09:00**
EMBARQUES	RODOVIA SC-410 / DIVISA CAHOEIRINHA	-	-	-
	DIVISA CAHOEIRINHA / CERÂNICA SÃO PAULO	-	-	1
	CERÂMICA SÃO PAULO / IGRJA STO.ANTÔNIO	1	3	4
	IGREJA STO.ANTONIO / MERCADO GABRIEL	5	4	-
	MERCADO GABRIEL / METARLUGICA REIS	-	5	
	METARLUGICA REIS / MARIO DADAM	1		1
	MARIO DADAM / SANTA HELENA	-		
	SANTA HELENA / ESCOLA OLIVIA	1	3	
	ESCOLA OLIVIA / ESTRADA DE ITINGÁ	-	1	1
	ESTRADA DE ITINGA / RADICAL	1	1	
	RADICAL / CERÂMICA SOUZA	-		1
	CERÂMICA SOUZA / PONTE	-		
	AV. SENADOR GALLOTTI / TERMINAL	-		
	TOTAL	**9**	**17**	**8**
NOTAS: Tarifa de R$ 3,50				

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa Dez/2015)

Como pode-se verificar o horário das 07:30 horas é o que mais atende as necessidades daquela população.

8.2 Rua Euclides Peixoto (Santa Luzia)

Região atendida por duas empresas rodoviária de transporte de passageiros a Praiana e Navegantes, no caso foi pesquisada por ter horários mais favoráveis a população lindeira no seu deslocamento ao centro de Tijucas, conforme demonstra o quadro a seguir:

MUNICIPIO DE TIJUCAS				
FICHA DE PESQUISA DE PASSAGEIROS		EMBARQUES NO TRECHO		
NOME DO BAIRRO		DIA DA PESQUISA		
SANTA LUIZA		07.12.15	14.03.16	16.03.16
TRECHO / SENTIDO > CENTRO / HORÁRIO HORA>		06:30	08:10	09:30
EMBARQUES	PONTO NA PONTE DA DIVISA	3	3	4
	DIVISA / RUA PRIMOR		-	1
	RUA PRIMOR / RUA ALDEIA	3	2	1
	ESQUINA POSTO DE SAUDE	1	3	2
	ESQUINA / TERMINAL			
	TOTAL	7	8	8

Os horários de passagem pelo bairro não apresenta atratividade a população.

9. Pesquisa Domiciliar de Mobilidade Urbana

A Mobilidade é a maneira como as pessoas se movimentam para fazerem seus deslocamentos de um lado para outro, para circularem, independentemente do tipo de modal que utilizam, que pode ser a pé, de bicicleta, de ônibus, automóvel, etc.

A Lei Federal da Mobilidade Urbana resultou num "conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável"

Pesquisa foi aplicada em aproximadamente de 682 domicílios que correspondem a 5,1% do município de Tijucas.

A pesquisa foi aplicada por 18 pesquisadores com conhecimento da região, pois são pessoas que já atuam nos bairros da área urbana e nas comunidades rurais do município, sendo conhecidas, fato que facilitou a interlocução junto aos moradores de todos os bairros e comunidades rurais do município, conforme demonstra a distribuição de pesquisados e quantidades de pesquisas aplicadas.

MUNICIPIO DE TIJUCAS							
PROGRAMAÇÃO DA PESQUISA POR DOMICILIOS							
LOCALIDADES (BAIRROS/ZONA RURAL)	EDIFICAÇÕES RESIDENCIAL	AMOSTRA 5%	PESQUISAS				OBS.
			PREVISTAS	%	REALIZADAS	%	
CENTRO	2.878	144	99	3,4	105	3,6	
PRAÇA	2.357	118	132	5,6	140	5,9	
UNIVERSITÁRIO	2.056	103	80	3,9	81	3,9	
AREIAS	1.432	72	80	5,6	80	5,6	
XV DE NOVEMBRO	1.154	58	60	5,2	57	4,9	
JOAIA	1.028	51	60	5,8	61	5,9	
NOVA DESCOBERTA	795	40	51	6,4	52	6,5	
TIMBÉ (1)	546	27	40	7,3	40	7,3	
OLIVEIRA (2)	340	17	20	5,9	20	5,9	
SANTA LUZIA	204	10	15	7,4	15	7,4	
MORRETES	188	9	10	5,3	10	5,3	
SUL DO RIO	169	8	12	7,1	11	6,5	
ITINGA (3)	143	7	10	7,0	10	7,0	
TOTAL	**13.290**	**665**	**669**	**5,03**	**682**	**5,1**	

OBS.: PESQUISA REALIZADA NOS DIAS 05, 07 E 08.12.2015
(1) COMUNIDADE DE TIMBÉ E PERNANBUCO
(2) COMUNIDADES DE OLIVEIRA, TERRA NOVA E CAMPO NOVO
(3) COMUNIDADES DE ITINGA E PORTO DE ITINGA

FONTE: PMT/SMS/PCFAD/TRANSYSTEM (Pesquisas - Dez/2015)

O resumo dos resultados pesquisados esta apresentado a seguir:

MUNICIPIO DE TIJUCAS			
PESQUISA DOMICILIAR DE MOBILIDADE URBANA			
DESCRIÇÃO DO MOTIVO		TOTAL	PERC (%)
QUANTIDADE DE PESSOAS		2.318	
MORANDO NO DOMÍCILIO		2.318	100,0
TRABALHANDO		1.131	48,8
ESTUDANDO		563	24,3
SEM ATIVIDADE		691	29,8
MEIO DE DESLOCAMENTO UTILIZADO		2.223	
ÔNIBUS (TRANSPORTE COLETIVO)		202	9,1
ÔNIBUS (TRANSPORTE ESCOLAR)		205	9,2
TRANSPORTE DA EMPRESA		26	1,2
AUTOMÓVEL		595	26,8
TAXI		4	0,2
VAN		18	0,8
MOTOCICLETA		207	9,3
BICICLETA		472	21,2
A PÉ		469	21,1
OUTROS MEIOS		25	1,1
MOTIVO DE VIAGEM / DESLOCAMENTO		**2.337**	
TRABALHO		1.130	48,4
ESTUDO		563	24,1
SAÚDE		309	13,2
COMPRAS		231	9,9
VISITAS / LAZER		78	3,3
OUTROS		26	1,1
FREQUÊNCIA DE DESLOCAMENTO		**2.191**	
DIÁRIA		1.691	77,2
SEMANAL		282	12,9
MENSAL		218	9,9
TRANSPORTE PARA O TRABALHO (1)		**115**	
TRANSPORTE FORNECIDO	SIM	30	26,1
PELO EMPREGADOR	NÃO	75	65,2
RECEBE VALE TRANSPORTE		10	8,7
TRANSPORTE ESCOLAR DO ENSINO (2)		**180**	32,0
TRANSPORTE ESCOLAR GRATUITO (3)		180	87,8
POR QUE NÃO UTILIZA O TRANSPORTE		**1.164**	
INEXISTENCIA DE TRANSPORTE		531	45,6
TRAJETO NÃO ATENDE		272	23,4
POUCOS HORÁRIOS		121	10,4
TARIFA CARA		37	3,2
NÃO INTERESSA TRANSPORTE		203	17,4
PESQUISAS REALIZADAS		**682**	
PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL (%)			

NOTAS: (1) RESPOSTAS EXPONTÂNEAS;
(2) PERCENTUAL SOBRE O TOTAL DE PESSOAS ESTUDANDO
(3) PERCENTUAL SOBRE MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - Dez/2015)

Análise e Avaliação da Pesquisa Domiciliar

A Pesquisa Domiciliar foi aplicada entre os dias 05 e 09.12.2015 com a utilização de 20 pesquisadores locais com conhecimento de todos os bairros e a zona rural do município, cujo resultado, após serem tabulados e ajustados, apresentou o seguinte posicionamento quanto ao tamanho da amostra junto à população urbana e rural do município:

- Domicílios Pesquisados: 682 Pesquisas Aplicadas
- Universo da Amostra: 5,1% Domicílios Residências
- Pessoas Correspondentes: 2.382 Habitantes;
- População Municipal 35.402 Habitantes (IBGE/2015);
- Percentual da amostra: 6,7% sobre a População Total do Município;

O conteúdo da pesquisa domiciliar questionado junto à população foi o seguinte:

A pesquisa demonstrou que o perfil domiciliar corresponde a 3,4 pessoas por domicilio.

DESCRIÇÃO DO MOTIVO	TOTAL	PERC (%)
QUANTIDADE DE PESSOAS	2.318	
MORANDO NO DOMÍCILIO	2.318	100,0
TRABALHANDO	1.131	48,8
ESTUDANDO	563	24,3
SEM ATIVIDADE	691	29,8

MEIO DE DESLOCAMENTO UTILIZADO	2.223	%
ÔNIBUS (TRANSPORTE COLETIVO)	202	9,1
ÔNIBUS (TRANSPORTE ESCOLAR)	205	9,2
TRANSPORTE DA EMPRESA	26	1,2
AUTOMÓVEL	595	26,8
TAXI	4	0,2
VAN	18	0,8
MOTOCICLETA	207	9,3
BICICLETA	472	21,2
A PÉ	469	21,1
OUTROS MEIOS	25	1,1

O deslocamento por automóvel é o mais representativo com 26,8% seguindo de utilização de bicicleta e a pé.

O deslocamento de Bicicleta com 21,2%, muitos usuários perde por pouco pelo uso de automóvel.

Quanto o deslocamento por Ônibus com 9,1%, dos pesquisados dizendo que utilizam ônibus e também 9,2% utilizam o transporte escolar são valores a ser considerados para a determinação da demanda potencial e dimensionamento do transporte coletivo.

MOTIVO DE VIAGEM / DESLOCAMENTO	2.337	%
TRABALHO	1.130	48,4
ESTUDO	563	24,1
SAÚDE	309	13,2
COMPRAS	231	9,9
VISITAS / LAZER	78	3,3
OUTROS	26	1,1

O motivo de deslocamento para o trabalho de 48,4% é muito representativo bem como 24,1% estudando, pois representam os deslocamentos diários com muita dependência de transporte coletivo.

FREQUÊNCIA DE DESLOCAMENTO	2.191	%
DIÁRIA	1.691	77,2
SEMANAL	282	12,9
MENSAL	218	9,9

Verifica-se que a frequência diária de 77,2% é muito representativa.

POR QUE NÃO UTILIZA O TRANSPORTE	1.164	%
INEXISTENCIA DE TRANSPORTE	531	45,6
TRAJETO NÃO ATENDE	272	23,4
POUCOS HORÁRIOS	121	10,4
TARIFA CARA	37	3,2
NÃO INTERESSA TRANSPORTE	203	17,4

Item muito importante para definição da demanda de usuários ao transporte coletivo municipal de passageiros, pois deverão levado em consideração os itens dispostos na pesquisa.

O item mais representativo com 45,6%, aponta para inexistência deste serviço, embora o não interesse por este serviço de 17,4%.

A Pesquisa Domiciliar de Mobilidade Urbana demonstrou que a quantidade de deslocamentos a pé e de bicicleta praticamente se igualam aos deslocamentos em automóveis e é pouco maiores que os deslocamentos em ônibus, somados o transporte coletivo e o escolar, significando que a administração precisa, de fato, investir nos modais de deslocamento não motorizados (a pé e bicicleta) e coletivos motorizados (ônibus).

Quanto a Pesquisa de Origem / Destino (O/D), foram levados em consideração à quantidade de pesquisas aplicadas nos bairros e zonas rurais, os deslocamentos de pessoas “trabalhando e estudado”, com frequência “diária”, que representaram nesta amostra de 5,1% do total de domicilio residências no município.

A distribuição espacial foi montada e apresentada em quadriculas de 1,0 x 1,0 km.

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

QUADRO DE ORIGEM - PESQUISAS APLICADAS

	1	2	3	4	5	6	7	
A	DIVISA 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS STA.LUZIA 0,0	DIVISA **STA.LUZIA** 1,2	DIVISA **STA.LUZIA** 1,2	A
B	ÁREA RURAL AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	**AREIAS** 9,6	STA.LUIZA AREIAS PRAÇA 0,0	STA.LUZIA 0,0	MAR 0,0	B
C	ÁREA RURAL AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS **UNIVERSITÁRIO** 5,6	AREIAS CENTRO 5,0	PRAÇA CENTRO 3,4	**PRAÇA** 5,6	MAR 0,0	C
D	ÁREA RURAL UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	**UNIVERSITÁRIO** 7,0	**CENTRO** 11,9	**PRAÇA** CENTRO 7,0	**PRAÇA** 5,9	MAR 0,0	D
E	N.DESCOBERTA **JOAIA** 4,1	**JOAIA** 2,0	**XV NOVEMBRO** CENTRO 6,7	CENTRO ZONA RURAL 0,8	**SUL DO RIO** 1,4	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	E
F	N.DESCOBERTA **JOAIA** 1,4	**JOAIA** 1,1	XV NOVEMBRO ZONA RURAL 0,5	0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	F
	1	2	3	4	5	6	7	

ZONAS RURAIS DO MUNICÍPIO: 2,8 NORTE 7,8 SUL 8,4 OESTE

0,0 % | 0,1 > 0,9 % | 1,0 > 2,4 % | 2,5 > 4,9 % | 5,0 > 7,4 % | 7,5 > 9,9 % | 10,0 > 12,5 %

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - Dez/2015

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

QUADRO DE DESTINOS - PESQUISAS APLICADAS

	1	2	3	4	5	6	7	
A	DIVISA 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA **AREIAS** 0,0	DIVISA AREIAS STA.LUZIA 0,5	DIVISA **STA.LUZIA** 0,2	DIVISA **STA.LUZIA** 0,6	A
B	ÁREA RURAL AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	**AREIAS** 4,5	STA.LUIZA **AREIAS** PRAÇA 3,2	PRAÇA 0,1	MAR 0,0	B
C	ÁREA RURAL AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS **UNIVERSITÁRIO** 4,7	AREIAS CENTRO 0,1	**PRAÇA** CENTRO 2,2	**PRAÇA** 2,3	MAR 0,0	C
D	ÁREA RURAL UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	**UNIVERSITÁRIO** 5,0	**CENTRO** 41,8	**PRAÇA** CENTRO 10,5	**PRAÇA** 0,8	MAR 0,0	D
E	N.DESCOBERTA **JOAIA** 2,4	**JOAIA** 0,5	**XV NOVEMBRO** CENTRO 5,0	CENTRO ZONA RURAL 0,4	**SUL DO RIO** 0,5	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	E
F	N.DESCOBERTA **JOAIA** 0,0	**JOAIA** 1,3	XV NOVEMBRO ZONA RURAL 0,0	0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	F
	1	2	3	4	5	6	7	

0,0 %	0,1>1,9 %	2,0>4,9 %	5,0>7,4 %	7,5>9,9 %	10,0>39,9 %	40,0 > 49,9 %

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - Dez/2015

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

QUADRO DE DESTINOS - PESQUISAS APLICADAS — **CENTRO**

	1	2	3	4	5	6	7	
A	DIVISA 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,1 %	A
B	ÁREA RURAL AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	STA.LUZIA AREIAS PRAÇA 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	B
C	ÁREA RURAL AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS CENTRO 0,0	PRAÇA CENTRO 1,5 %	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	C
D	ÁREA RURAL UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,1 %	**CENTRO 85,6 %**	PRAÇA CENTRO 2,0 %	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	D
E	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	XV NOVEMBRO CENTRO 1,5 %	CENTRO ZONA RURAL 1,0 %	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	E
F	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	XV NOVEMBRO ZONA RURAL 0,0	ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	F
	1	2	3	4	5	6	7	

PARTICIPAÇÃO (%) 0,0 % | 0,1>1,9% | 2,0>4,9% | 5,0>9,9% | 10,0>24,9% | 25,0 > 49,9%

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

QUADRO DE DESTINOS - PESQUISAS APLICADAS — **PRAÇA**

	1	2	3	4	5	6	7	
A	DIVISA 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	A
B	ÁREA RURAL AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	STA.LUZIA AREIAS PRAÇA 4,2 %	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	B
C	ÁREA RURAL AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS CENTRO 0,0	PRAÇA CENTRO 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	C
D	ÁREA RURAL UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	**CENTRO 40,3 %**	**PRAÇA PRAÇA CENTRO 53,8**	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	D
E	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	XV NOVEMBRO CENTRO 0,0	CENTRO ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	E
F	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	XV NOVEMBRO ZONA RURAL 0,0	ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	F
	1	2	3	4	5	6	7	

PARTICIPAÇÃO (%) 0,0 % | 0,1>1,9% | 2,0>4,9% | 5,0>9,9% | 10,0>24,9% | 25,0 > 49,9%

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

QUADRO DE DESTINOS - PESQUISAS APLICADAS — **JOAIA**

	1	2	3	4	5	6	7	
A	DIVISA 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	A
B	ÁREA RURAL AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 1,4 %	STA.LUZIA AREIAS PRAÇA 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	B
C	ÁREA RURAL AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS CENTRO 12,9 %	PRAÇA CENTRO 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	C
D	ÁREA RURAL UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	**CENTRO 21,4 %**	PRAÇA CENTRO 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	D
E	N.DESCOBERTA **JOAIA 35,7 %**	JOAIA 1,4 %	XV NOVEMBRO CENTRO 0,0	CENTRO ZONA RURAL 4,3 %	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	E
F	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 12,9 %	XV NOVEMBRO ZONA RURAL 0,0	ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	F
	1	2	3	4	5	6	7	

PARTICIPAÇÃO (%) 0,0 % | 0,1>1,9% | 2,0>4,9% | 5,0>9,9% | 10,0>24,9% | 25,0 > 49,9%

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

QUADRO DE DESTINOS - PESQUISAS APLICADAS — **AREIRAS**

	1	2	3	4	5	6	7	
A	DIVISA 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 1,2	DIVISA STA.LUZIA 0,0	A
B	ÁREA RURAL AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	**AREIAS 44,4 %**	STA.LUZIA AREIAS PRAÇA 13,6 %	PRAÇA 0,6%	MAR 0,0	B
C	ÁREA RURAL AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS CENTRO 0,0	PRAÇA CENTRO 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	C
D	ÁREA RURAL UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 4,9 %	**CENTRO 25,9**	PRAÇA CENTRO 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	D
E	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	XV NOVEMBRO CENTRO 0,1%	CENTRO ZONA RURAL 0,1 %	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	E
F	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 1,9 %	XV NOVEMBRO ZONA RURAL 0,0	ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	F
	1	2	3	4	5	6	7	

PARTICIPAÇÃO (%) 0,0 % | 0,1>1,9% | 2,0>4,9% | 5,0>9,9% | 10,0>24,9% | 25,0 > 49,9%

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

QUADRO DE DESTINOS - PESQUISAS APLICADAS

	1	2	3	4	5	6	7	
A	DIVISA 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	A
B	ÁREA RURAL AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	STA.LUZIA AREIAS PRAÇA 5,3 %	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	B
C	ÁREA RURAL AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	**AREIAS UNIVERSITÁRIO 66,3 %**	AREIAS CENTRO 0,0	PRAÇA CENTRO 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	C
D	ÁREA RURAL UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	**CENTRO 24,2 %**	PRAÇA CENTRO 2,1 %	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	D
E	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	XV NOVEMBRO CENTRO 0,0	CENTRO ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	E
F	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	XV NOVEMBRO ZONA RURAL 0,0	ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	F
	1	2	3	4	5	6	7	

PARTICIPAÇÃO (%) 0,0 % | 0,1>1,9% | 2,0>4,9% | 5,0>9,9% | 10,0>24,9% | 25,0 > 49,9%

MUNICÍPIO DE TIJUCAS

QUADRO DE DESTINOS - PESQUISAS APLICADAS — **XV DE NOVEMBRO**

	1	2	3	4	5	6	7	
A	DIVISA 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS 0,0	DIVISA AREIAS STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	DIVISA STA.LUZIA 0,0	A
B	ÁREA RURAL AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	AREIAS 0,0	STA.LUZIA AREIAS PRAÇA 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	B
C	ÁREA RURAL AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS UNIVERSITÁRIO 0,0	AREIAS CENTRO 0,0	PRAÇA CENTRO 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	C
D	ÁREA RURAL UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO 0,0	UNIVERSITÁRIO **0,0**	**CENTRO 60,2 %**	PRAÇA CENTRO 0,0	PRAÇA 0,0	MAR 0,0	D
E	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	**XV NOVEMBRO CENTRO 39,8**	CENTRO ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	E
F	N.DESCOBERTA JOAIA 0,0	JOAIA 0,0	XV NOVEMBRO ZONA RURAL 0,0	ZONA RURAL 0,0	SUL DO RIO 0,0	SUL DO RIO 0,0	MAR 0,0	F
	1	2	3	4	5	6	7	

PARTICIPAÇÃO (%) 0,0 % | 0,1>1,9% | 2,0>4,9% | 5,0>9,9% | 10,0>24,9% | 25,0 > 49,9%

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - Dez/2015

MUNICIPIO DE TIJUCAS

PESQUISA DOMICILIAR DE MOBILIDADE URBANA

DESCRIÇÃO DO MOTIVO		TOTAL	PERC (%)	CENTRO	PRAÇA	UNIVERSIT	AREIAS	XV NOVEM	JOAIA	N.DESCOB	TIMBE	OLIVEIRA	STA.LUZIA	SUL RIO	MORRETES	ITINGA
QUANTIDADE DE PESSOAS		2.318														
MORANDO NO DOMÍCILIO		2.318	100,0	360	502	257	303	162	198	182	138	64	55	36	31	30
TRABALHANDO		1.131	48,8	186	207	145	154	67	108	93	75	35	26	12	12	11
ESTUDANDO		563	24,3	101	129	69	78	27	38	34	36	13	14	11	9	4
SEM ATIVIDADE		691	29,8	88	173	49	82	68	58	62	34	17	19	15	11	15
MEIO DE DESLOCAMENTO UTILIZADO		2.223														
ÔNIBUS (TRANSPORTE COLETIVO)		202	9,1	9	78	1	-	1	7	15	62	18	4	-	1	6
ÔNIBUS (TRANSPORTE ESCOLAR)		205	9,2	11	29	11	47	1	6	26	36	8	10	9	6	5
TRANSPORTE DA EMPRESA		26	1,2	5	7	3	4	-	-	-	-	7	-	-	-	-
AUTOMÓVEL		595	26,8	92	191	68	61	32	54	51	3	13	3	12	10	5
TAXI		4	0,2	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
VAN		18	0,8	5	2	3	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-
MOTOCICLETA		207	9,3	21	32	28	24	15	26	29	1	14	10	4	2	1
BICICLETA		472	21,2	70	150	56	66	50	27	36	1	1	8	2	3	2
A PÉ		469	21,1	105	121	64	40	50	32	37	5	-	5	4	6	-
OUTROS MEIOS		25	1,1	2	7	3	4	-	2	5	-	-	1	1	-	-
MOTIVO DE VIAGEM / DESLOCAMENTO		2.337														
TRABALHO		1.130	48,4	185	207	145	154	67	108	93	75	35	26	12	12	11
ESTUDO		563	24,1	101	129	69	78	27	38	34	36	13	14	11	9	4
SAÚDE		309	13,2	35	131	4	7	34	14	40	15	13	2	1	5	8
COMPRAS		231	9,9	34	84	4	3	24	24	15	9	16	3	5	10	-
VISITAS / LAZER		78	3,3	21	41	-	2	6	-	2	-	1	-	-	5	-
OUTROS		26	1,1	4	18	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1
FREQUÊNCIA DE DESLOCAMENTO		2.191														
DIÁRIA		1.691	77,2	287	341	214	232	94	144	127	110	46	40	20	21	15
SEMANAL		282	12,9	33	109	4	4	28	15	36	21	16	3	5	5	3
MENSAL		218	9,9	39	68	4	9	35	8	24	5	15	-	1	5	5
TRANSPORTE PARA O TRABALHO (1)		115														
TRANSPORTE FORNECIDO	SIM	30	26,1	6	15	4	4	-	-	-	-	-	-	1	-	-
PELO EMPREGADOR	NÃO	75	65,2	2	63	-	-	3	-	-	-	-	-	2	5	-
RECEBE VALE TRANSPORTE		10	8,7	3	1	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-
TRANSPORTE ESCOLAR DO ENSINO (2)		180	32,0													
TRANSPORTE ESCOLAR GRATUITO (3)		180	87,8	10	25	7	40	-	-	24	36	8	10	9	6	5
POR QUE NÃO UTILIZA O TRANSPORTE		1.164														
INEXISTENCIA DE TRANSPORTE		531	45,6	107	42	61	109	-	-	91	77	-	26	12	2	4
TRAJETO NÃO ATENDE		272	23,4	27	49	72	48	62	-	-	-	2	-	-	12	-
POUCOS HORÁRIOS		121	10,4	19	46	8	-	-	31	-	-	9	-	-	-	8
TARIFA CARA		37	3,2	13	2	-	-	-	22	-	-	-	-	-	-	-
NÃO INTERESSA TRANSPORTE		203	17,4	33	118	9	-	-	39	-	-	4	-	-	-	-
PESQUISAS REALIZADAS		**682**		**105**	**140**	**81**	**80**	**57**	**61**	**52**	**40**	**20**	**15**	**11**	**10**	**10**
PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL (%)				**15,4**	**20,5**	**11,9**	**11,7**	**8,4**	**8,9**	**7,6**	**5,9**	**2,9**	**2,2**	**1,6**	**1,5**	**1,5**

NOTAS: (1) RESPOSTAS EXPONTÂNEAS;
(2) PERCENTUAL SOBRE O TOTAL DE PESSOAS ESTUDANDO
(3) PERCENTUAL SOBRE MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO

FONTE: TRANSYSTEM (Pesquisa - Dez/2015)

Documento elaborado por:

TRANSYSTEM

ESTUDOS, PROJETOS E SISTEMAS LTDA.

CNPJ nº 81.915.878/0001-59

Rua Carlos Razera, 49 – Vista Alegre
80.810-310 – CURITIBA (PR)

Telefone (41) 3335-3495
E-mail transystem@onda.com.br

CHRISTIAN FRIC DE CAMARGO KERIN
Administrator
Sócio-Gerente

EQUIPE TÉCNICA

FRIC KERIN
Economista
Coordenador de Projetos

EUCLIDES ROVANI
Administrador
Técnico em Transporte Coletivo de Passageiros

ROSANGELA BATTISTELLA
Engenheira Civil
Técnica em Circulação Viária e Mobilidade

RODRIGO RAMON RODRIGUES
Arquiteto

ANTONIO JOSÉ VELLOZO
Engenheiro Mecânico

CATHARINE MARIE NAREZI
Arquiteta e Urbanista

Documento contratados pela:

PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS
Rua Coronel Buchelle, 01 – Centro
Tijucas (SC)

CNPJ 82.577.636/0001-65

Contrato nº 312/PMT/2015
Tijucas (SC), 22 de setembro de 2015.