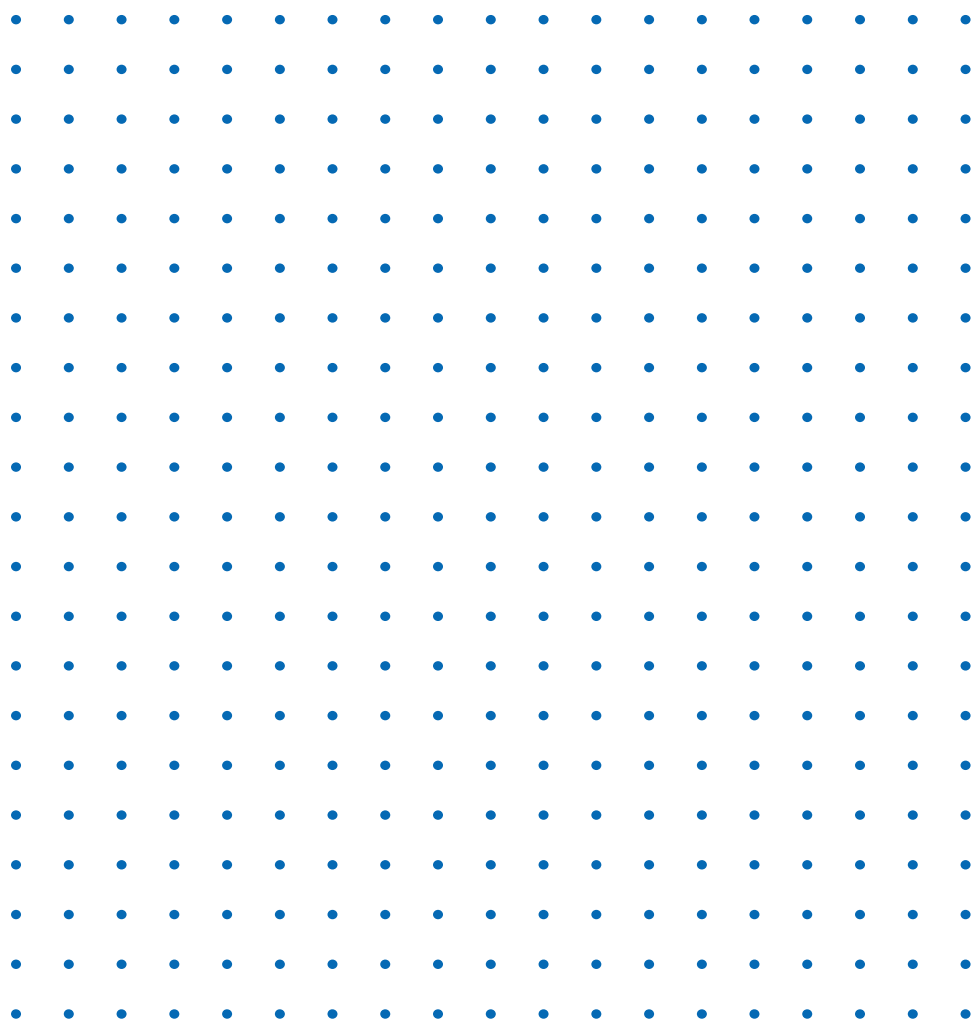




Solicitação de Declaração de Interesse Público

PEU Jurerê in_



Equipe

multidisciplinar do PEU* Jurerê in_:

Habitasul

Sérgio Ribas
Diretor-Presidente

José Mateus
Diretor de Negócios

Odivan Cargnin
Diretor de Administração,
Finanças e Relações com
Investidores

Fabiano Oliveira
Diretor de Pessoas, Estratégia
e Gestão

Daniel Bisol
Diretor Jurídico

Noé Oliveira
Diretor Operacional

Felipe Moleta
Diretor de Desenvolvimento
Imobiliário

George Fortunato Diretor
de Hospitalidade e
Negócios Renováveis

Fabiana Thiesen
Gerente Geral do SAE

Lucas Martins
Gerente Comercial e de
Novos Negócios

Ana Cristina Silveira
Coordenadora Gestão Patrimonial

Maria Enedi Schulz
Coordenadora Comercial

Rodrigo Coelho
Coordenador de Engenharia

Salete Pereira
Coordenadora de
Qualidade, Meio Ambiente e
Sustentabilidade

Rosana Reiter
Especialista de Marketing e
Estratégia

João Batista
Advogado

Marcio Silva
Supervisor de Segurança
Patrimonial

Henrique Porto
Engenheiro Civil

Alan Rodrigues
Engenheiro Civil

Juliete Santos
Arquiteta e Urbanista

Suelem Martins
Economista

Manoela Goulart
Engenheira Agrônoma

Sabryna da Costa
Engenheira Sanitarista

Coordenação do PEU Jurerê in_:

Lorena Babot
Gerente de Arquitetura e
Urbanismo

Esthefany Correa
Arquiteta e Urbanista

Laura K. de Mendonça
Arquiteta e Urbanista

Lane T. Escobar
Arquiteta e Urbanista

Empresas Contratadas

Vitae Urbanismo
Masterplan.
Arquiteto: Ivo Szterling.

Ideia 1
Masterplan vertical.
Arquiteto: Gabriel Grandó.

JA8
Diretrizes para os
espaços livres e públicos.
Arquiteta: Juliana Castro.

**Biselli Katchborian
Arquitetos Associados**
Diretrizes para habitação social.
Arquiteto: Mario Biselli.

Arquiteta Simone Gatti
Diretrizes plano de gestão
habitação social.

Mileto Consultoria Urbana
Legislação e revisão.
Responsável:
Pedro Tavares Fernandes.

SmartSky
Diagnóstico de imagens.
Responsável: Chase Olson.

**Andrade Rodrigues
Geologia e Prospecção**
Estudo hidrogeológico.
Responsável:
André Rodrigues.

**Ambiens
Sustentabilidade Integrada**
Estudos ambientais.
Responsável:
Emerilson Gil Emerim.

Geasa Nippon Koel LAC
Macro drenagem e
infraestrutura verde.
Responsável: Beatriz Cotas.

**Instituto
Cidades Responsivas**
Perfil vocacional, demográfico
e socioeconômico.
Responsável:
Luciana Fonseca.

Tacit Soluções
Diagnóstico sociotécnico.
Responsável:
Neri dos Santos – Dr. Ing.

**Perplan Engenharia e
Planejamento**
Diagnóstico de mobilidade.
Responsável:
Percival Bisca.

MOS Arquitetos Associados
Ciclo mobilidade.
Responsável:
Roberta Ghizoni.

Impact HUB Floripa
Plano de legitimidade
do projeto.
Responsável:
Márcio Gusmão Cabral.

**CTE - Centro de Tecnologia
de Edificações**
Diretrizes certificações
Responsável:
Myriam Tschiptschin.

*PEU: Plano Específico de Urbanização



Proponente

quem somos

Grupo Habitasul, fundado em 1967, é uma organização sólida no mercado brasileiro e, atualmente, tem ampla abrangência de negócios, estando presente em setores fundamentais para o desenvolvimento da economia do país:

- **Negócios imobiliários:** soluções inovadoras e sustentáveis em urbanismo integrado.
- **Negócios renováveis:** prestação de serviços, administração e gestão hoteleira e locação de imóveis.

O foco de atuação das empresas do Grupo é o **desenvolvimento de empreendimentos imobiliários sustentáveis**, a partir da criação de comunidades planejadas com gestão compartilhada e permanente dos empreendedores, gerando receita por meio dos investimentos no seu *landbank* pela **urbanização, incorporação e comercialização** de produtos imobiliários.

Propósito

Desenvolver lugares que inspirem a vida.

Missão

Transformar lugares em experiências de bem viver, viver bem e conviver.

Visão

Ser referência na transformação e desenvolvimento sustentável de lugares.

Valores

- Em primeiro lugar a vida
- Confiança
- Integridade
- Sustentabilidade
- Protagonismo
- Diversidade e inclusão
- Foco do cliente
- Orientação para resultado
- Inovação

Produtos imobiliários

O Grupo Habitasul é um desenvolvedor apaixonado por criar bairros planejados que transcendem o conceito comum de comunidades residenciais. Desde sua fundação, tem sido pioneiro em projetos que combinam inovação, sustentabilidade e qualidade de vida. Com um histórico de empreendimentos bem-sucedidos, a empresa já transformou terrenos antes negligenciados em verdadeiros oásis urbanos, onde as pessoas podem viver, trabalhar e se divertir em harmonia. Esses bairros não são apenas conjuntos de casas, mas sim ecossistemas vibrantes, onde cada detalhe é cuidadosamente planejado para promover o bem-estar dos moradores e o crescimento econômico da região.

A empresa está constantemente buscando inovar e elevar o padrão de excelência em desenvolvimento urbano. Seus planos futuros incluem a integração de tecnologias inteligentes para tornar as comunidades ainda mais conectadas e eficientes, além de uma maior ênfase na preservação ambiental e na promoção da diversidade cultural. Por fim, o Grupo Habitasul não se contenta em simplesmente construir bairros. Ele aspira ser criador de espaços que inspirem e fortaleçam as comunidades, deixando um legado duradouro para as gerações futuras.

Amoraeville



Praça do Forte São Luís



Skyglass Canela



Hotel IL Campanario



Hotel Jurerê Beach Village



Jurerê OPEN



Caderno 1

Delimitação e Diagnóstico Espacial Sintético



Índice

Caderno 1 - Delimitação e diagnóstico espacial

07 Sinopse

08 Introdução

09 A) Delimitação da área do PEU com demarcação dos imóveis

11 B) Aspectos ambientais relevantes

18 C) Uso e ocupação territorial

21 D) Sistema de espaços livres

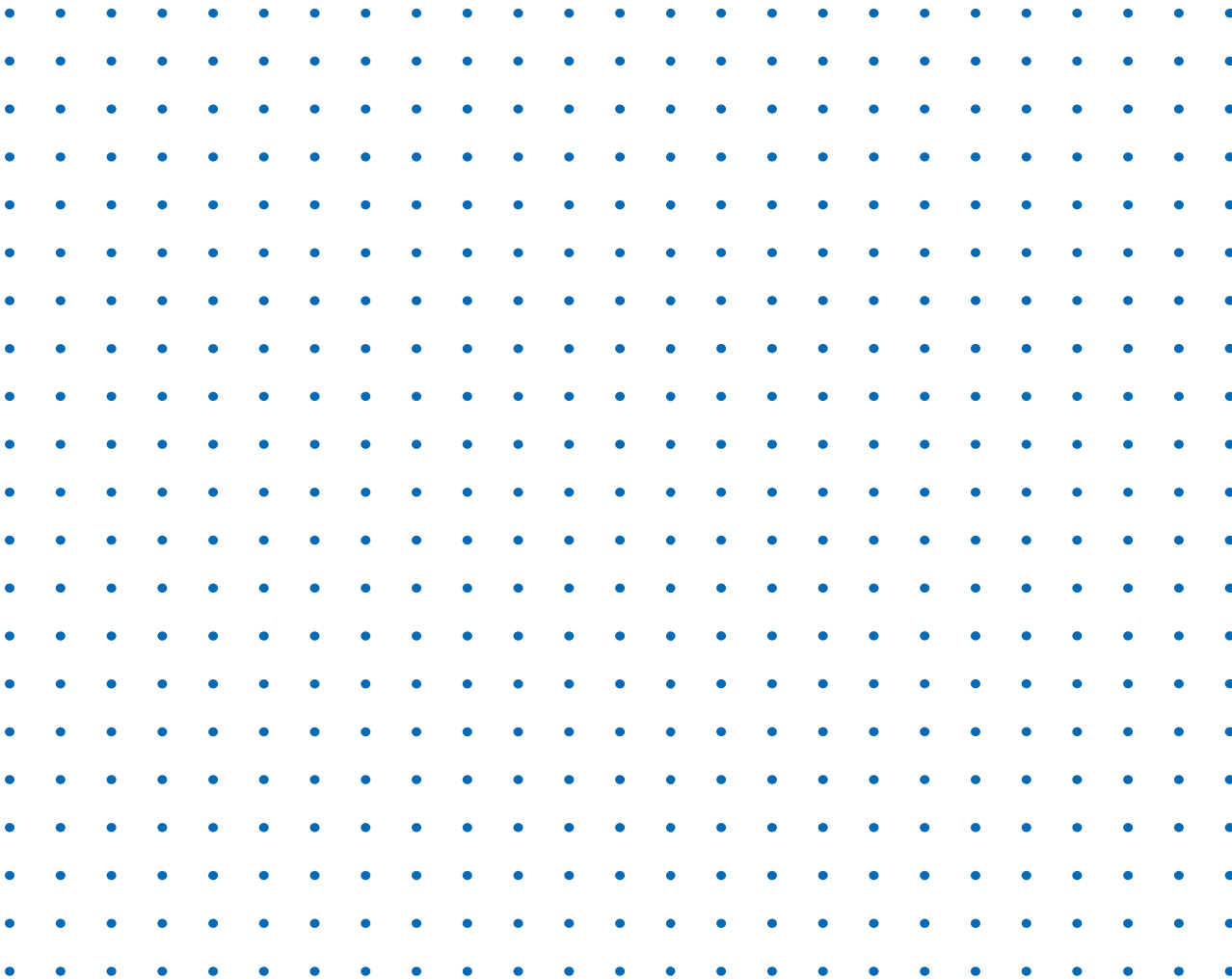
25 E) Sistema de equipamentos comunitários

29 F) Sistema de mobilidade

42 G) Paisagem e patrimônio

49 H) Aspectos socioeconômicos

61 I) Leitura do atual zoneamento incidente e análise do potencial construtivo global para a área conforme legislação urbanística vigente



Sinopse

09

Delimitação

O PEU Jurerê in_ está localizado no norte da ilha no bairro Jurerê, distrito de Canasvieiras. Composto por três áreas, tem um total de 217 hectares.

11

Aspectos ambientais

Concluiu-se que dos 217 ha de área serão preservados 70% e utilizados 30% com a ocupação urbana.

Em relação a drenagem os estudos hidrológicos apontaram que a cota de projeto segura deve ser no mínimo de 3,26m.

18

Uso e ocupação

A região tem uso predominantemente residencial, com diversos comércios e serviços locais consolidados. Apresenta dois focos de centralidade com serviços e lojas, uma em Jurerê Leste e outra em Jurerê Oeste.

21

Espaços livres

O Estudo demonstra que há vários espaços livres e que os preferidos da comunidade são os bosques do Amoraeville e o OPEN, ambos em Jurerê Oeste.

25

Equipamentos

Considerando os deslocamentos de 15 minutos caminhando, há poucas opções de serviços, porém há polos atratores como escolas, clínicas, hospitais e comércios a menos de 20 minutos de carro.

29

Mobilidade

A partir de contagens de tráfego o estudo observou que a diferença entre o fluxo diário e o fluxo de feriados é de 15 a 30 % pelo fato de Jurerê apresentar certa consolidação de moradores fixos, logo, não são observados impactos negativos na ocorrência de eventos sazonais. Na SC-401 os entroncamentos apresentam níveis de serviço inadequados, com necessidades de melhorias inclusive para atender outras regiões do norte da ilha.

42

Paisagem e patrimônio

Os maiores destaques na paisagem de Jurerê são os elementos naturais, os morros, as áreas de vegetação de restinga, a estação ecológica de carijós e a praia. Há também a presença da Fortaleza de São José da Ponta Grossa, a presença dos pescadores tradicionais e o sítio arqueológico com os sambaquis.

49

Socioeconômico

O interesse público é materializado a partir da aplicação dos princípios, diretrizes e dispositivos do Plano Diretor. E nesse sentido o PEU Jurerê in_ pode ser uma oportunidade de democratização e gestão participativa dos espaços, assim como um lugar de inclusão e desenvolvimento social com a geração de empregos.

61

Zoneamento

O PEU é um instrumento que pode ser aplicado em AUE cujo limites de ocupação estarão dispostos no respectivo PEU. De qualquer forma o diagnóstico apresenta as possibilidades de aproveitamento conforme os parâmetros do Plano Diretor para AUE.

Introdução

Com a Revisão do Plano Diretor realizada em 2023, as Áreas de Urbanização Especial (AUE) inauguraram um novo capítulo na história urbana de Florianópolis e Jurerê, abrindo uma oportunidade histórica de preservar a beleza natural, promover inclusão social e criar centralidades de forma equilibrada.

Nesse contexto, observa-se que Jurerê é uma região ímpar — rica pela sua diversidade ambiental, social e cultural —, e a AUE de Jurerê espelha uma oportunidade igualmente ímpar de reafirmar e acentuar as virtudes de um bairro vibrante e reconhecido internacionalmente como exemplo de urbanização qualificada de um balneário.

Para tanto, o processo de urbanização da AUE de Jurerê deve ser pautado por responsabilidade social, ambiental e econômica, e orientado por rigorosos estudos que fundamentem as formas mais qualificadas de uso e ocupação dessa região.

Sendo assim, o Grupo Habitasul apresenta este caderno de diagnóstico espacial da AUE de Jurerê, que foi elaborado por uma equipe multidisciplinar de especialistas.

Neste caderno, você encontrará:

- as características de vegetação, hidrografia e topografia da área, com mapeamento das áreas de preservação permanente e demais **condicionantes ambientais da AUE de Jurerê**;
- **as características hidrológicas da região**, mapeamento do fluxo das águas da região, diagnóstico do risco hidrológico da área, o impacto no ciclo hidrológico pós-urbanização e diretrizes de infraestrutura verde para o empreendimento;
- **diagnóstico de imagens de scanner** das características físicas do território da AUE de Jurerê e do bairro de Jurerê;
- **análise de uso do solo considerando a região do entorno do empreendimento**, contemplando todo o distrito de Canasvieiras;
- descrição do **sistema de espaços livres e verdes**, considerando a região do entorno do empreendimento, que relaciona o bairro de Jurerê com as demais regiões do distrito de Canasvieiras;
- **pesquisa para entender como as pessoas frequentam as áreas de lazer de Florianópolis**, quais as áreas mais frequentadas, as motivações da população para frequentar essas áreas, bem como um diagnóstico das carências e suas razões;
- exame do **sistema de equipamentos comunitários** que está considerando a região do entorno do empreendimento;
- **estudo sobre o atual fluxo de veículos** no distrito de Canasvieiras, considerando a origem e o destino de passageiros, com os respectivos quantitativos, para produzir um diagnóstico de mobilidade e projetar tendências da região;
- **mapeamento de paisagem e patrimônio**, levando em conta as vistas naturais encontradas na área de estudo que, também, aborda o patrimônio histórico ambiental encontrado no entorno, como a Fortaleza de São José da Ponta Grossa e os sambaquis;
- estudos sobre o **perfil vocacional, estrutura espacial, perfil socioeconômico** e demográfico, análise de mercado e de perfil comportamental, e simulação de cenários futuros considerando as disposições do Plano Diretor na plataforma Place;
- **diagnóstico socioeconômico** por meio da compilação de dados, pesquisas e estudos com a população do bairro de Jurerê.

Este caderno é o primeiro de um conjunto de três que instruem o requerimento de declaração de interesse público no início do licenciamento do Plano Específico de Urbanização (PEU) de Jurerê in_.

Confiante que este primeiro volume é, também, o primeiro passo para uma urbanização que preserva a beleza natural, promove inclusão social e cria centralidades de forma equilibrada,

O Grupo Habitasul deseja uma boa leitura!

Localização

do PEU Jurerê in_ ao norte da Ilha de Santa Catarina, no distrito de Canasvieiras

A área de estudo localiza-se no distrito de Canasvieiras, na porção Norte do município de Florianópolis, abrangendo os seguintes bairros: Canasvieiras, Daniela, Jurerê e Praia do Forte. O distrito possui área de 2.912,5 ha porém apenas 27,34% dela é urbanizada (fonte: Caderno diagnóstico 02.2 distrito de Canasvieiras – PMF).

Jurerê é conhecido por duas localidades, Jurerê Tradicional e Jurerê Internacional ou como denominado no diagnóstico do Plano Diretor de Florianópolis, Jurerê Leste e Jurerê Oeste.

O PEU da AUE de Jurerê está denominado PEU Jurerê in_ neste estudo, pois pretende alcançar os valores que nortearam o conceito de Jurerê in_. São estes: integração, inspiração, inovação e inclusão.

O PEU Jurerê in_ está localizado ao sul de Jurerê Oeste, com área frontal voltada para a Avenida das Lagostas e a Rodovia Francisco Arcanjo Grillo (SC-400). Está inserido entre a urbanização já consolidada de Jurerê e a Estação Ecológica de Carijós. Tem como principais características de paisagem a planície entre morros, a praia de Jurerê e o manguezal nos limites do Rio Ratones.

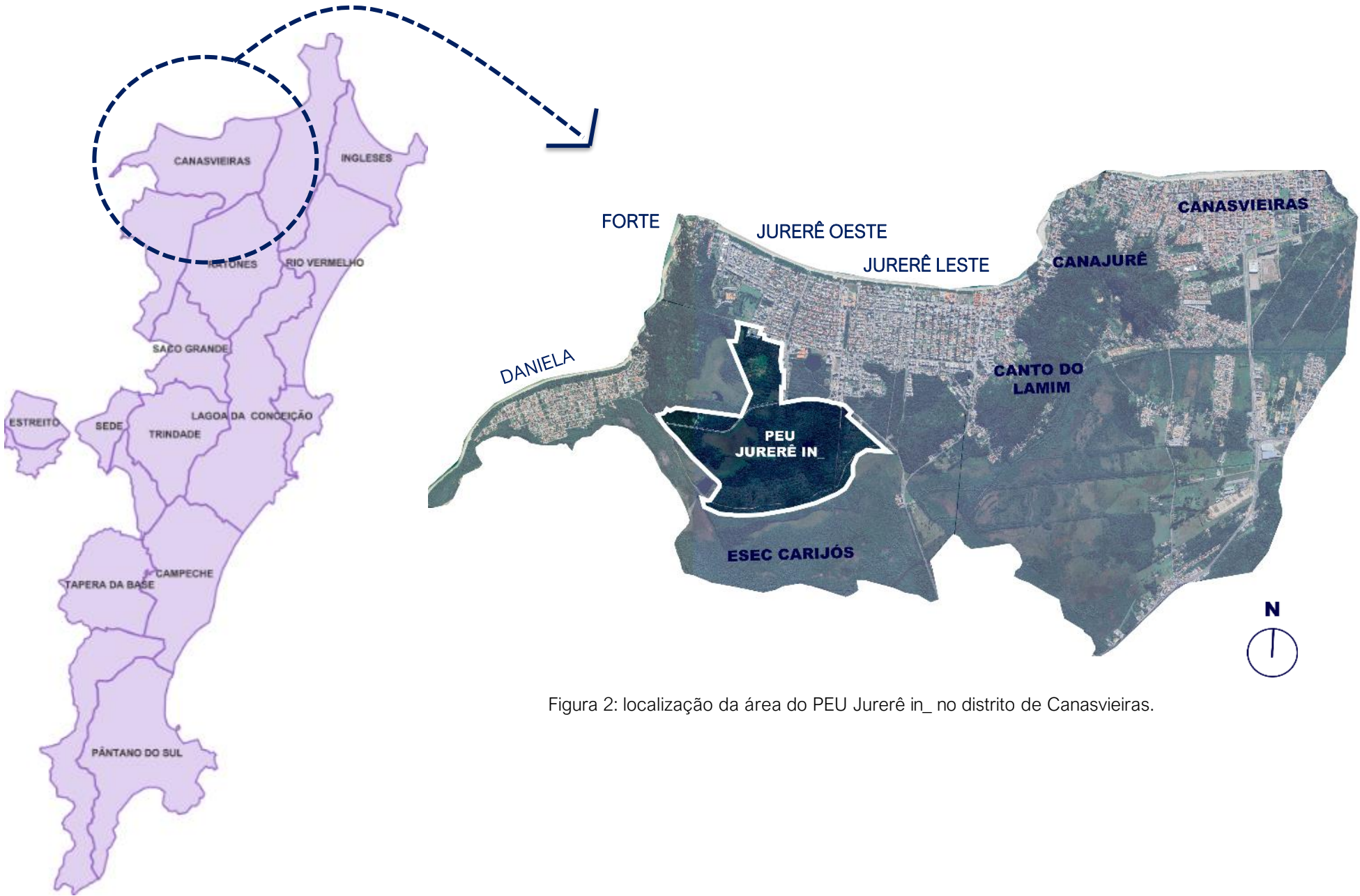


Figura 1: mapa da ilha de Santa Catarina e localização do distrito de Canasvieiras.

Figura 2: localização da área do PEU Jurerê in_ no distrito de Canasvieiras.

Dados da área

matrículas e dimensões que compõem o PEU Jurerê in_



Figura 3: poligonal das três matrículas pertencentes ao PEU Jurerê in_

A poligonal do PEU Jurerê in_ contempla três matrículas, totalizando 217 ha:

Área 1	
Matrícula	104.794
Área (m²)	340.752,61 m²
Área 2	
Matrícula	181.715
Área (m²)	1.706.949,20 m²
Área 3	
Matrícula	181.714
Área (m²)	127.612,12 m²
Total das áreas	
	2.175.313 m²

Aspectos

geográficos, geológicos, geomorfológicos, hidrográficos e caracterização da vegetação

Base de dados geográficos

As informações geográficas de cunho ambiental e restritivo de possível ocorrência na área de estudo, conforme dados extraídos do Geoprocessamento Corporativo de Florianópolis, encontram-se no quadro abaixo. Cabe destacar que elas são consultivas, estando condicionadas à validação em campo, pois por vezes podem não condizer com a realidade local.

Informações geográficas	Resultado
Nascentes	Não
Áreas inundáveis	Sim
Manguezal	Não
Declividade > 46,6%	Não
Plano Municipal da Mata Atlântica (PMMA)	Sim
Unidade de conservação	Não
Terrenos de marinha	Não
Áreas de risco	Não
Sítios arqueológicos	Sim

Aspectos geológicos, geomorfológicos e hidrográficos

A região de estudo possui um relevo pouco acidentado, com apenas dois conjuntos de pequenas montanhas que a limitam no lado oeste e outro a leste. O solo é predominantemente arenoso e o lençol freático é alto, com pequena profundidade para a camada não saturada do solo. A capacidade de infiltração é alta nos solos arenosos, mas nas áreas com a presença de lentes argilo-siltosas, em períodos chuvosos prolongados, a tendência é de acumulação de águas nos baixios formados na área, já que nesses locais a capacidade de infiltração é baixa.

A área de estudo está inserida na bacia hidrográfica do Ratonos, a qual sofreu diversas modificações antrópicas, devido às obras de macrodrenagem realizadas pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento – DNOS. Dessa forma, com a abertura de grandes canais e extensas valas de

drenagens, bem como a captura de micro-bacias vizinhas, a bacia hidrográfica do Rio Ratonos foi acrescida em aproximadamente 13% de sua área natural, passando a possuir área de 88,32 km², e perímetro correspondente a 51,70 km lineares (FIDELIS, 1998).

O elemento hídrico (canal do DNOS) observado na área de estudo é de um antigo canal de drenagem artificial implantado na década de 70 pelo extinto DNOS. Atualmente, o canal está inserido na macrodrenagem urbana do norte da ilha de Florianópolis, drenando os efluentes pluviais provenientes da planície adjacente em direção ao Rio Ratonos.

Portanto, **no interior da área de estudo não há elementos hídricos naturais passíveis de Área de Preservação Permanente (APP)**. No entanto, em relação a esse canal artificial, destaca-se que a Prefeitura Municipal deve indicar as faixas sanitárias do terreno necessárias ao escoamento das águas pluviais e as faixas não edificáveis, que

devem ser feitas de acordo com as diretrizes de planejamento municipal, estadual e a Lei Federal nº 6.766/1979.



Figura 4: localização do canal do DNOS.

Nesse sentido, os artigos 35-A e 50 da Lei Complementar Municipal nº 482/2014 dispõem a seguinte redação:

“Art. 35-A. As áreas de preservação e **faixas sanitárias** das margens dos elementos hídricos em **áreas urbanas consolidadas** serão determinadas pelo Plano Municipal de Macrodrenagem.

Parágrafo único. Até a aprovação do Plano Municipal de Macrodrenagem, as faixas sanitárias observarão a legislação em vigor.” (grifo nosso).

Art. 50. Os primeiros **quinze metros da faixa marginal** dos cursos d’água, lagoas, lagoas e reservatórios d’água são de uso público e **destinam-se ao trânsito dos agentes da administração para o serviço de desobstrução e limpeza das águas e para outras obras e serviços públicos**, bem como à livre circulação e passagem da comunidade no interesse da pesca, da navegação e recreação, sendo vedada nelas a construção de muros ou cercas de qualquer espécie. (grifo nosso) (Florianópolis, 2023a, n.p.).

Dessa forma, entende-se que seja necessário manter uma faixa sanitária de 15 metros para cada margem do canal artificial que transpassa a porção sul, a leste, de modo que seja possível o trânsito dos agentes da administração para o serviço de desobstrução e limpeza das águas.

Conforme dados vetoriais das áreas inundáveis (fluviais e costeiras), disponibilizados pelo geoportal municipal, **o local de**

estudo está predominantemente situado em áreas classificadas como inundáveis. A maior parte da sua extensão está sobre áreas de **classe baixa** (B), as demais áreas susceptíveis a inundação são de **classe média** (M). Assim, de acordo com o Art. 88 da Lei Complementar nº 482/2014, o parcelamento do solo, edificações, aterros e quaisquer outras obras por sobre essa área são permitidos apenas mediante a apresentação e aprovação do devido projeto de drenagem:

Art. 88. Não é permitido o parcelamento do solo, as edificações, os aterros e quaisquer outras obras:

I - nas áreas inundáveis, antes da execução das obras de escoamento das águas pluviais de acordo com o projeto regularmente aprovado.

Quanto ao risco geológico, conforme o Plano Municipal de Redução de Risco (PMRR), no terreno de estudo **não ocorrem áreas de risco geológico**, sendo que a mais próxima, catalogada como de risco 1, ou seja, baixo, dista cerca de 2,6 km, no bairro do Canto do Lamim.

Caracterização da vegetação

Devido à característica da vegetação na região, estudos foram conduzidos com o intuito de aprofundar o entendimento sobre as tipologias vegetais. Essa análise utilizou dados que incluíram o uso e ocupação do solo, aspectos geológicos e geomorfológicos, análise da vegetação *in loco*, bem como imagens históricas.

Assim, com base nessas informações, foram identificadas as seguintes tipologias vegetais: **restinga arbustiva em estágio avançado e restinga arbórea em estágio avançado; além de áreas úmidas com antropização, áreas úmidas sem antropização e ecossistemas antropizados**, conforme demonstra o Mapa de Fitofisionomias (na página seguinte).

Na área de estudo, **as fisionomias arbustiva e arbórea** de restinga se apresentam extensivamente em **estágio avançado de regeneração**. Além das formações lenhosas, os imóveis abrigam áreas úmidas, com vegetação identificada como restinga herbácea e subarbustiva higrófila. A maior parte das

áreas úmidas avaliadas se encontra em bom estado de conservação – havendo, em menor proporção, áreas com antropização próximas de estruturas urbanas (rodovia, campo de aspersão de efluentes finais da Estação de Tratamento de Efluentes de Jurerê in_).

Em parte das áreas acima descritas, ocorre sobreposição de restrições ao uso – sendo a **faixa de restinga (arbustiva e arbórea)** alocada ao sul da antiga Estrada da Daniela, voltada para a várzea formada na foz do Rio Ratonas, considerada estabilizadora de manguezais, nos termos do artigo 4º da Lei Federal nº 12.651/2012 – totalizando **5,5 hectares sob essa condição**.

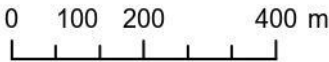
Ainda, este estudo concluiu que a intervenção nas áreas com maior aptidão à ocupação (fragmentos secundários em estágio avançado) **não apresenta risco à sobrevivência *in situ*, tampouco compromete os fluxos gênicos e ecológicos do entorno da Estação Ecológica de Carijós (ESEC), desde que ações de manutenção de vegetação, compensação e mitigação sejam adotadas**, especialmente com a implantação de programas de resgate e reintrodução de germoplasma.

Caracterização da vegetação

Mapa de fitofisionomias

- LEGENDAS
- Limite do terreno – 217,47 ha
 - Ecosistema Antropizado – 8,1 ha
 - Restinga Arbustiva – Est. Avançado – 43,79ha
 - Restinga Arbórea – Est. Avançado 117,47
 - Restinga Estabilizadora de Mangue – 5,53 há
 - Área Úmida Antropizada – 2,4 ha
 - Área Úmida sem Antropização – 33,81 ha

Informações Técnicas
Projeção: Mercator Transversa Universal - UTM
Fuso: 22S
Datum: SIRGAS'2000
Cartografia: Aline Pires e Pâmela Azarias
Fonte: Levantamento topográfico disponibilizado pelo contratante.
Escala 1:11.500



Unidades de conservação

Unidades de conservação, áreas prioritárias e RPPN

A porção sul da área estudada, conforme análises em geoprocessamento, é fronteira com a **Unidade de Conservação Estação Ecológica de Carijós** (ESEC de Carijós) (criada pelo Decreto Federal nº 94.656 de 20/07/1987). Esta Unidade de Conservação (UC) possui dimensão total de 7,15 km², englobando duas glebas separadas geograficamente: os manguezais de Saco Grande e Ratones.

Em relação às **Áreas Prioritárias para Conservação ou Recuperação**, conforme Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica - PMMA de Florianópolis, o local de estudo encontra-se sobreposto a duas áreas prioritárias para a recuperação, denominadas **Planície de Jurerê e Morro do Forte**.

Quanto à restrição de uso sobre estas áreas, destaca-se que a LCM 482/2014 define, em

Mapa dos limites do terreno e da RPPN



seu art. 43 § 3º, que “Serão também consideradas áreas de preservação permanente aquelas assim definidas nos planos ambientais municipais.” Entretanto, o PMMA de Florianópolis **não enquadra estas áreas como APPs, sendo possível, portanto, a sua utilização.**



Encontra-se também em curso um processo junto ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio (ref. 02070.003450/2013-89), para o qual se pretende o estabelecimento da **Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN), denominada Y-Jurerê Mirim.**

Atualmente, a proposta de limites da RPPN obteve parecer favorável pelo órgão, de acordo com proposição estabelecida após discussões e intermediações de avaliações técnicas. O mapa ilustra a localização prevista da RPPN.

¹A área de abrangência do sítio arqueológico somente é conhecida após a delimitação com pesquisa arqueológica interventiva.
http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/INSTRUCAO_NORMATIVA_001_DE_25_DE_MARCO_DE_2015.pdf.

Área de limitação ALA-1

e análise integrada das restrições

Zoneamento municipal – restrições ambientais

Em relação às áreas passíveis de uso e ocupação no interior do imóvel em tela, no que diz respeito ao **zoneamento municipal**, estão integralmente localizadas em **AUE**. Já em relação às **áreas especiais de intervenção urbanística** incidentes, observa-se que há ocorrência de **Áreas de Limitação Ambiental 1 (ALA-1)** (Figura 5). Portanto, estas áreas deverão ter análise individualizada pelos órgãos do Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA), conforme art. 140, § 2º, LCM 482/2014.

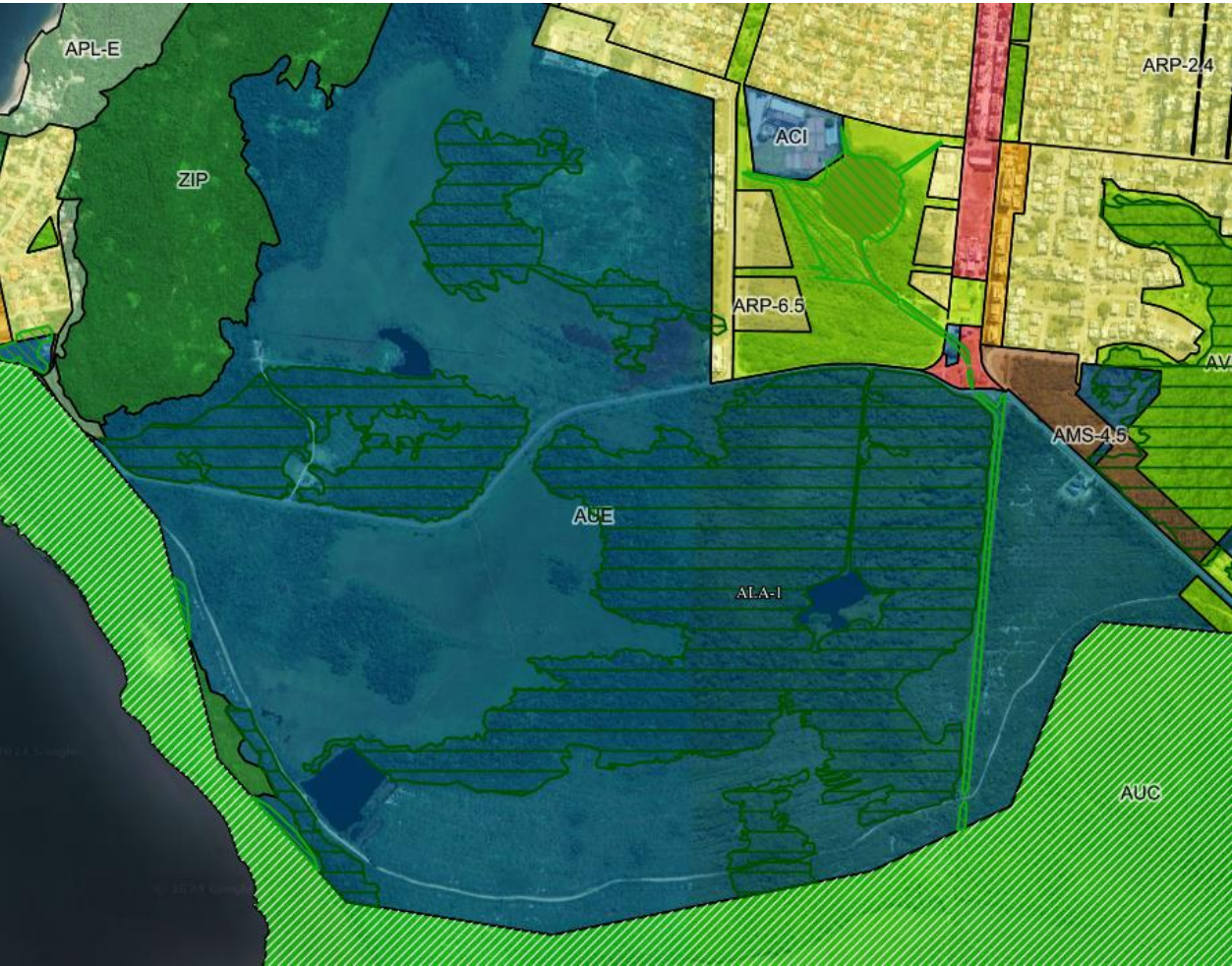


Figura 5: Localização da ALA – 1. Geoprocessamento PMF

ALA – 1

Análise integrada das restrições ambientais de ocupação

As análises foram efetuadas a fim de quantificar as áreas com restrições de ocupação e uso da terra no interior da região de estudo, utilizando critérios contidos nos dispositivos legais e ambientais mencionados nos itens anteriores.

O quadro a seguir e o mapa de restrições (na próxima página) apresenta uma síntese das restrições de uso e ocupação que ocorrem nos locais de estudo, considerando todos os aspectos analisados no presente diagnóstico e laudo de inventário florestal. A partir dos dados apresentados, **conclui-se que há no interior da área de estudo 122,34 hectares (56,26%) com restrições de uso e 95,13 hectares (43,74%) de áreas passíveis de uso e ocupação.**

Área total do terreno		217,47	100%	
Classe de Ocupação e Uso	Áreas Totais (ha)	Percentual (%)	Áreas com Restrições s/sobreposição (ha)	Percentual (%)
APP Restinga estabilizadora de mangue - Lei Federal nº 12651/12	5,53	2,54%	5,53	2,54%
APP Área úmida sem antropização - LCM nº 482/2014 e Vegetação restinga herbáceo-subarbusiva - Lei Federal nº 11.428/06	33,81	15,55%	33,81	15,55%
Restinga arbórea estágio avançado - Lei Federal nº 11.428/06	114,47	52,64%	57,23	26,32%
Restinga arbustiva estágio avançado - Lei Federal nº 11.428/06	43,79	20,13%	21,89	10,07%
Faixa não edificável ao longo das rodovias	0,29	0,13%	0,25	0,12%
Faixa sanitária nas bordas do canal de drenagem	2,95	1,35%	2,86	1,31%
Canal de drenagem	0,77	0,35%	0,77	0,35%
Área com restrições	-	-	122,34	56,26%
Área sem restrições	-	-	95,13	43,74%

Mapa das Restrições ambientais

Mapa de restrições ambientais

- Legendas
- Áreas de estudo
 - Sítios arqueológicos - IPHAN
 - Canal de drenagem
 - Faixa sanitária - 15 m
 - Faixa rodovia estadual - 15m
 - APP restinga estabilizadora de mangue - uso proibido
 - APP área úmida sem antropização - uso proibido
 - Manter 50% da vegetação
 - Vegetação arbustiva em estágio avançado
 - Vegetação arbórea em estágio avançado
- Restrições baseadas na LF 12.651/12 ; LF 11.428/06; LCM 739/2023.

Informações Técnicas
Projeção: Mercator Transversa Universal - UTM
Fuso: 22S
Datum: SIRGAS'2000
Cartografia: Aline Pires e Pâmela Azarias Restrições ambientais de acordo com a legislação vigente nas esferas federal, estadual e municipal.
Escala 1:8.500
Adotar escala gráfica em outro formatos de impressão.



Cota de implantação segura para evitar inundações

Estudo de risco hidrológico

Esse estudo teve como objetivo principal definir a cota de implantação segura a inundações com base em modelagem de cenários hidrológicos e simulações hidráulicas para chuvas de 100 anos. Os canais analisados no empreendimento são drenados até o Rio Ratoles, que sofre influência direta das marés. Apesar de sua dimensão relativamente reduzida, o rio é navegável em diversos trechos por pequenas embarcações e ganha destaque por ser o maior curso d'água, formando a principal bacia hidrográfica do município de Florianópolis. Ao desaguar na Baía Norte, o Rio Ratoles atravessa a Estação Ecológica de Carijós, onde se encontra o manguezal do rio, cobrindo uma área de 6,25 km².

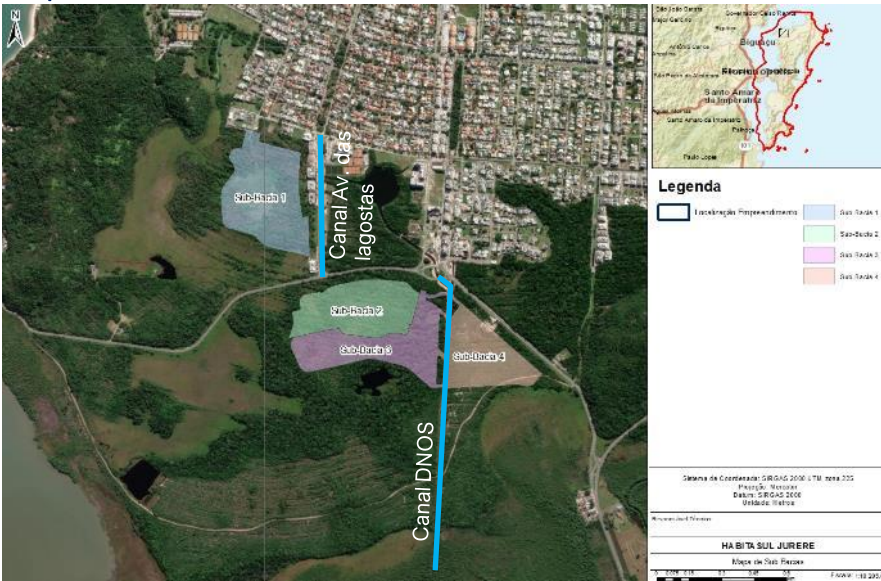
Devido à sua importância para o município e proximidade do empreendimento, torna-se essencial a verificação da inundação do rio e sua influência nos canais que cortam a área estudada. Devido à falta de estações de monitoramento e estudos, tornou-se necessário fazer um estudo hidrológico sobre o rio.

Os dados de maré utilizados foram obtidos por meio do Estudo de Vulnerabilidades e Riscos Ambientais de Florianópolis e dos dados de Tábuas de Marés entre os anos de 2003 e 2014, obtidos em estudos anteriores realizados pela contratante. O nível máximo de maré nos anos indicados foi de 1,6 metro. A simulação hidráulica das vazões de projeto foi feita utilizando-se o software HEC-RAS, elaborado pelo Corpo de Engenheiros do Exército Norte-Americano.

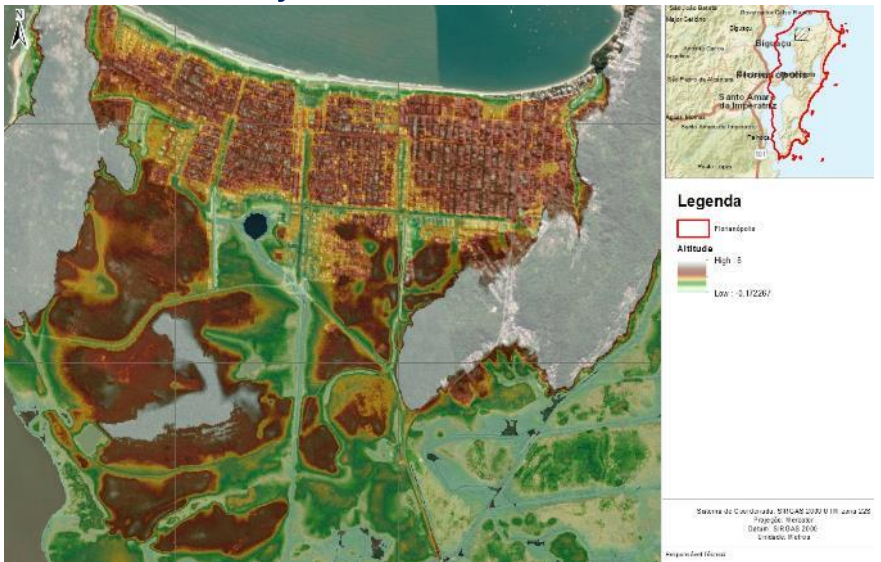
De acordo com o estudo apresentado, a lâmina d'água atingiu uma cota de 2,76 metros no pico de vazão da simulação. Assim, considerando uma margem de segurança de 0,5 metro, pode-se recomendar uma cota de projeto de pelo menos 3,26 metros. Mesmo que a vazão seja elevada e as calhas dos canais e dos rios eventualmente transbordem, a presença de regiões naturalmente inundáveis de cotas mais baixas auxilia a prevenção de inundação nas regiões de interesse.

Em 2014 a Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF) publicou um estudo que apresenta a mancha de inundação do rio Ratoles para um período de retorno de 100 anos, ambos os resultados ratificam as planícies de inundação naturais do Rio Ratoles.

Mapa de sub-bacias



Bacias de contribuição



Áreas inundáveis



Uso e ocupação territorial no entorno do PEU Jurerê in_

Nos bairros, há dois focos de centralidade, um deles no eixo central de Jurerê Oeste, com o calçadão denominado de OPEN, e o outro com comércio ao longo da Rodovia Maurício Sirotsky Sobrinho, Avenida dos Búzios e Alameda César Nascimento.

O comércio é local e carente de prestação de serviços de saúde, educação e outros complementares ao uso residencial. Há serviços de hospedagem em hotéis e pousadas, porém a grande maioria dos imóveis é ocupada por moradias unifamiliares e prédios multifamiliares.

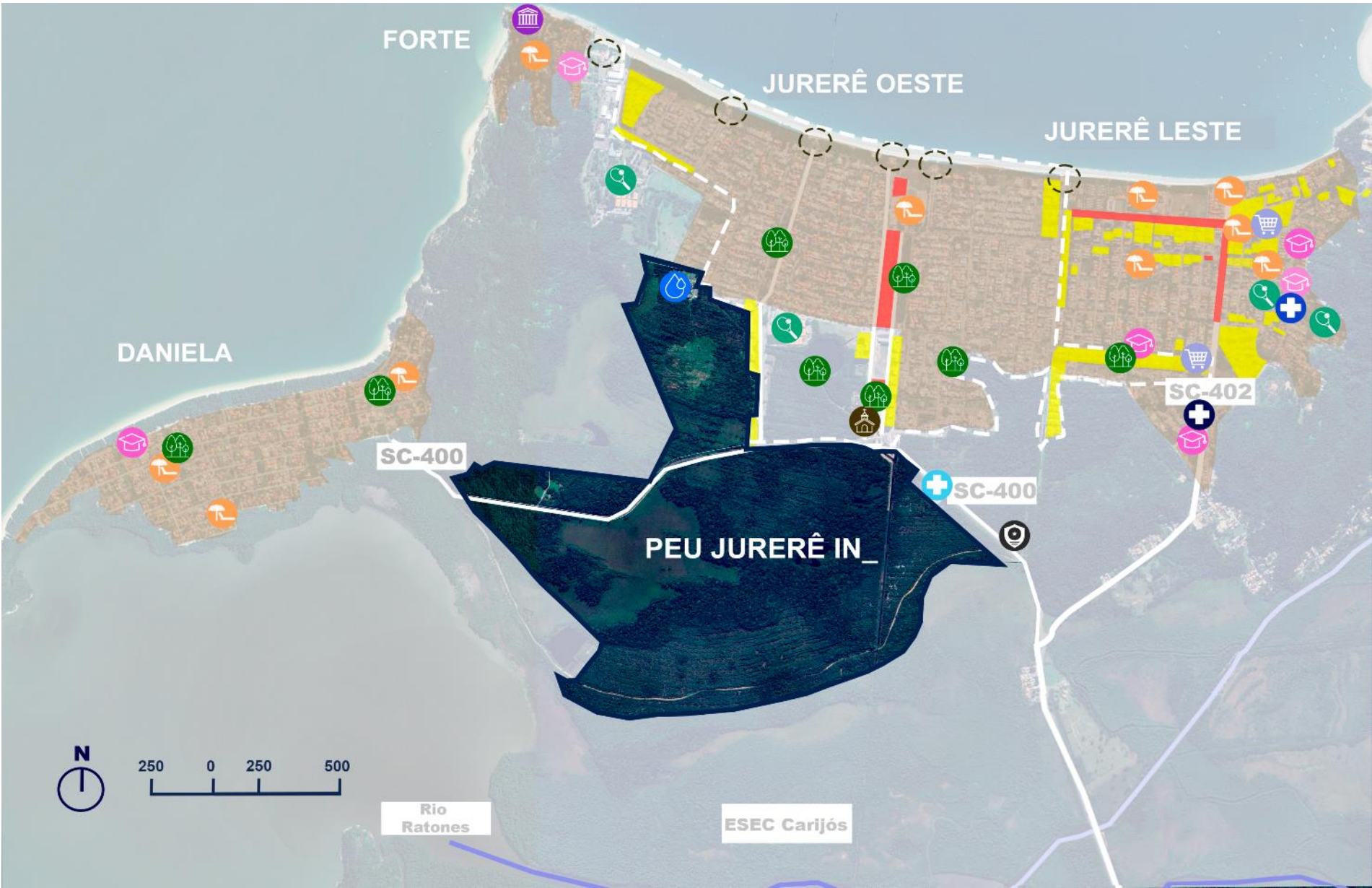


Figura 6: mapa com identificação de usos.

- | | | | |
|------------------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| Residencial unifamiliar | Sistema de água e esgoto | Educação pública | Saúde pública |
| Residencial multifamiliar | Clube social e esportivo | Educação privada | Saúde privada |
| Residencial multifamiliar/comércio | Áreas verdes de lazer | Posto de saúde (a implantar) | Posto de polícia (a implantar) |
| Templo ecumênico | Hotéis e pousadas | Patrimônio Histórico | Supermercado |

Uso e ocupação

territorial no entorno do PEU Jurerê in_ residencial, comercial e lazer

Residencial unifamiliar



Áreas de esporte e lazer



Residencial multifamiliar



Comércio local



Imagens de usos no bairro Jurerê.

Uso e ocupação

territorial no entorno do PEU Jurerê in_

usos mistos, comercial, residencial e entretenimento

Jurerê OPEN



Residencial multifamiliar



Escola Privada



Centralidade Jurerê Leste



Supermercado Imperatriz



Clínica médica



Imagens de usos no bairro Jurerê.

Conceito

espaços livres e suas funções

Os espaços livres são todos aqueles sem edificações, ou seja, todos os espaços descobertos, sejam eles urbanos ou não, vegetados ou pavimentados, públicos ou privados (Magnoli, 1982). Desta maneira, o estudo dos sistemas de espaços livres vai muito além das áreas verdes, dos espaços vegetados e públicos, ao envolver todos os espaços livres.

Os espaços livres urbanos formam uma rede, um sistema, apresentando, sobretudo, relações de conectividade, complementaridade e hierarquia.

Entre seus papéis estão a circulação, a drenagem, atividades do ócio, convívio público, marcos referenciais, memória, conforto e conservação ambiental. Fonte: RESGATE - vol. XIX, Nº 21 - jan./jun. 2011 - QUEIROGA, p. 25-35.

Funções:

- conectar fragmentos de vegetação;
- conduzir as águas com segurança;
- oferecer melhorias microclimáticas;
- atender aos usos relacionados a moradia, trabalho, educação e lazer, garantindo uma maior segurança social;
- acomodar as funções das demais infraestruturas urbanas, como transporte e abastecimento, além de atender aos objetivos mais tradicionais de recreação e melhorias ambientais e estéticas.

Fonte: HULSMAYER, 2014.

Experiência urbana



PESSOA



CIDADE

Praça do Forte São Luís



“A qualidade do espaço urbano, um dos fatores da qualidade de vida urbana, é seriamente influenciada pela configuração física do espaço livre” Magnoli (2006a, p. 182).

Áreas verdes

no entorno da área do PEU

Os espaços verdes e livres no entorno da área do PEU Jurerê in_ são diversos quanto às características e classificações. Basicamente, são áreas verdes públicas de lazer ou áreas verdes conservadas.

Além das alamedas que fazem parte dos parcelamentos de solo realizados pela Imobiliária Jurerê e pela Habitasul, há também a área verde da orla com o Passeio dos Namorados, as áreas verdes preservadas dos bosques do Amoraeville, os Bosques Curumins e Pé de Fruta, a Praça Japonesa, a Praça do Templo Ecumênico e o Parque Central, que estão em obra de urbanização, as áreas zoneadas no Plano Diretor como áreas de urbanização especial, os morros do Forte e do Lamim, as vias públicas e o passeio do Jurerê OPEN (área privada com fruição pública).



Figura 7: mapa com áreas verdes

- ZIP (Zona de interesse de proteção)
- Áreas verdes de lazer
- Áreas verdes preservadas
- Jurerê Open
- ESEC de Carijós
- Hidrografia
- Canteiros

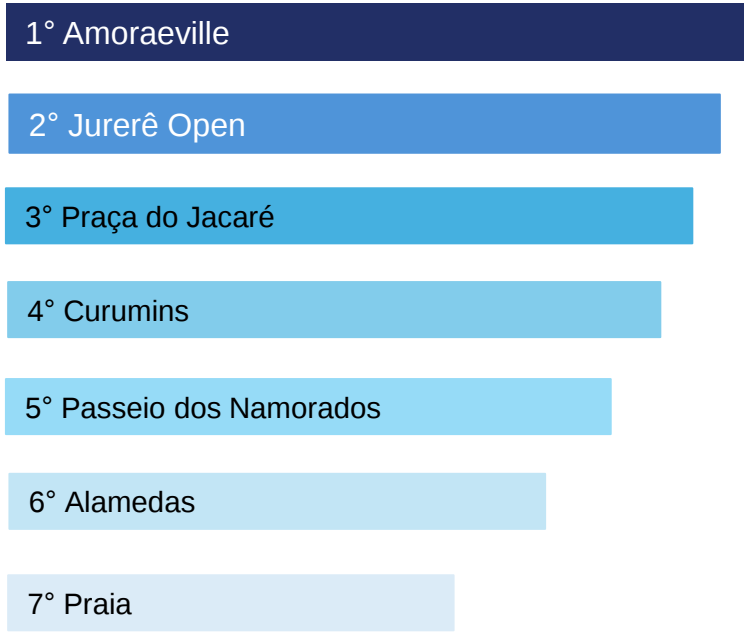
Resultado da pesquisa

qualitativa sobre a frequência em áreas livres



Figura 8: localização das principais praças e parques frequentados no distrito de Canasvieiras

Qual parque ou praça você frequenta no distrito de Canasvieiras?



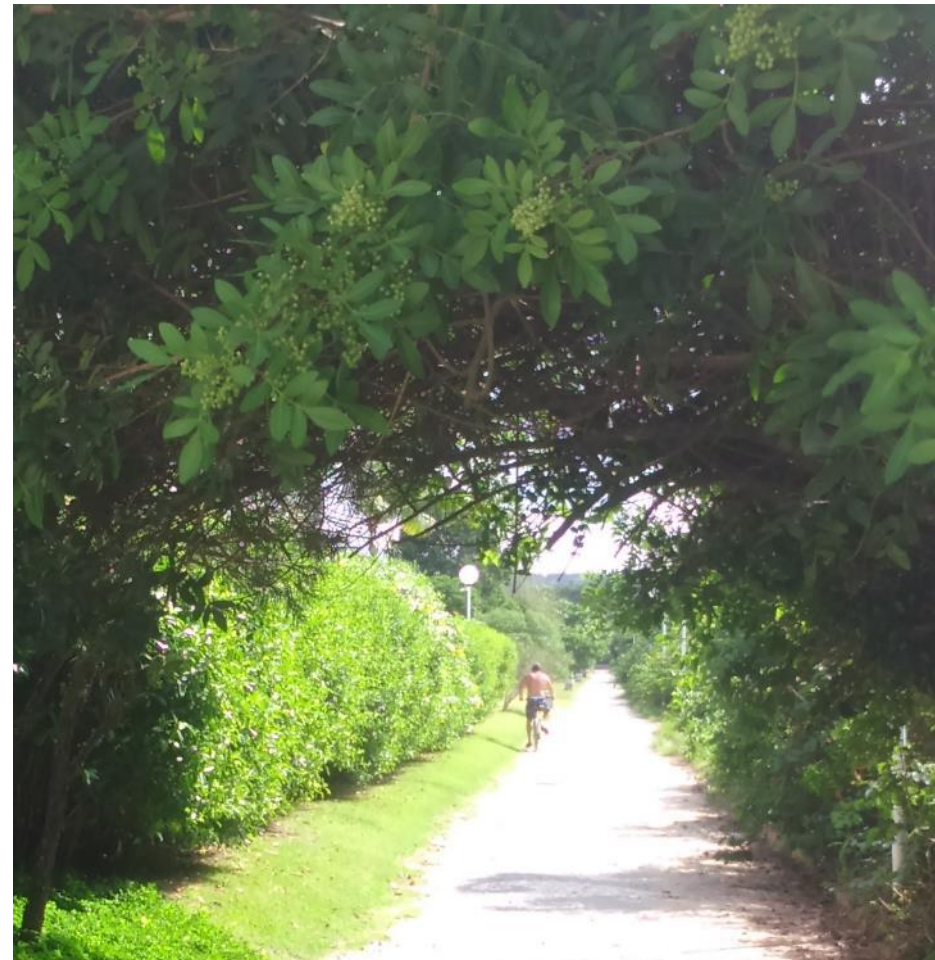
A pesquisa qualitativa foi realizada com 138 residentes dos bairros do distrito norte da ilha, por meio de questionário on-line divulgado em grupos comunitários. A pesquisa tem como objetivo levantar as percepções dos moradores acerca dos espaços públicos da cidade, focando em aspectos do uso e anseios das pessoas acerca das praças e parques de bairro, em especial aqueles localizados próximos de sua residência.

Espaços livres

Passeio dos Namorados



Passeio dos Namorados



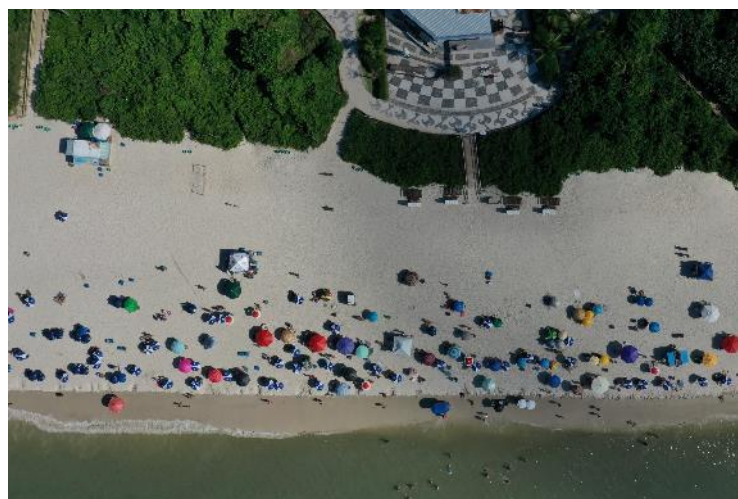
Praça do Jacaré



Alamedas



Orla da Praia



Jurerê OPEN



Parque Cupins

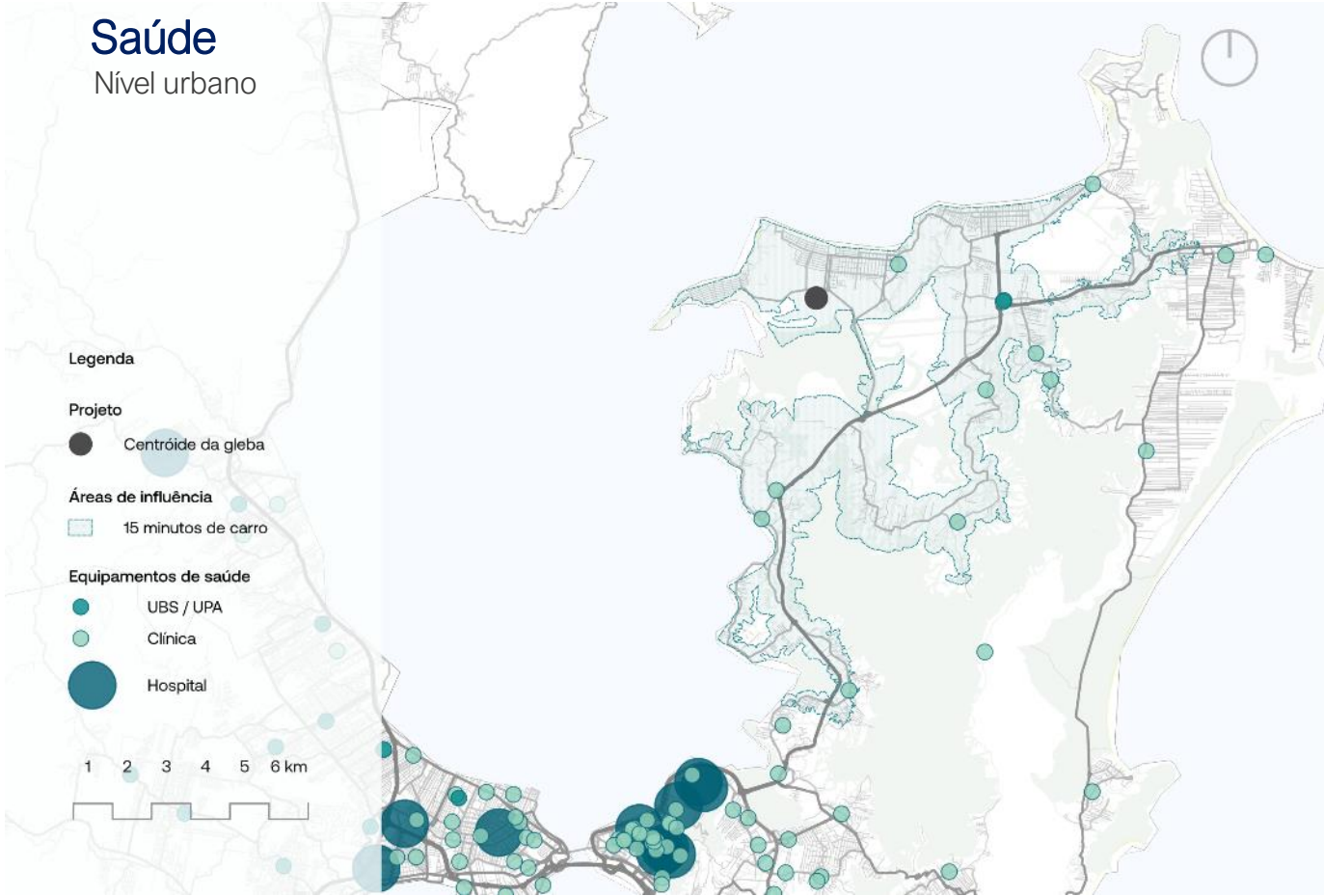
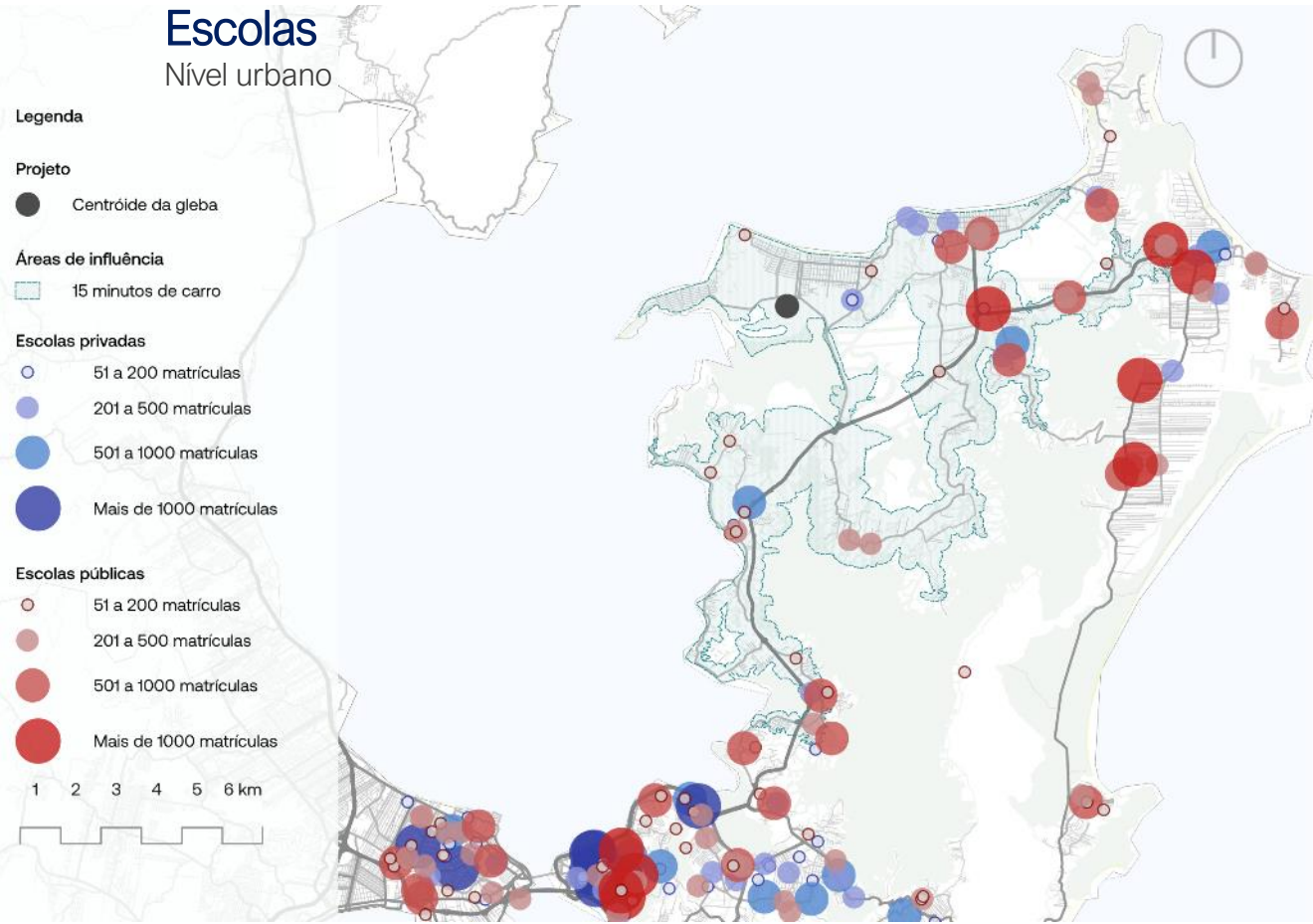
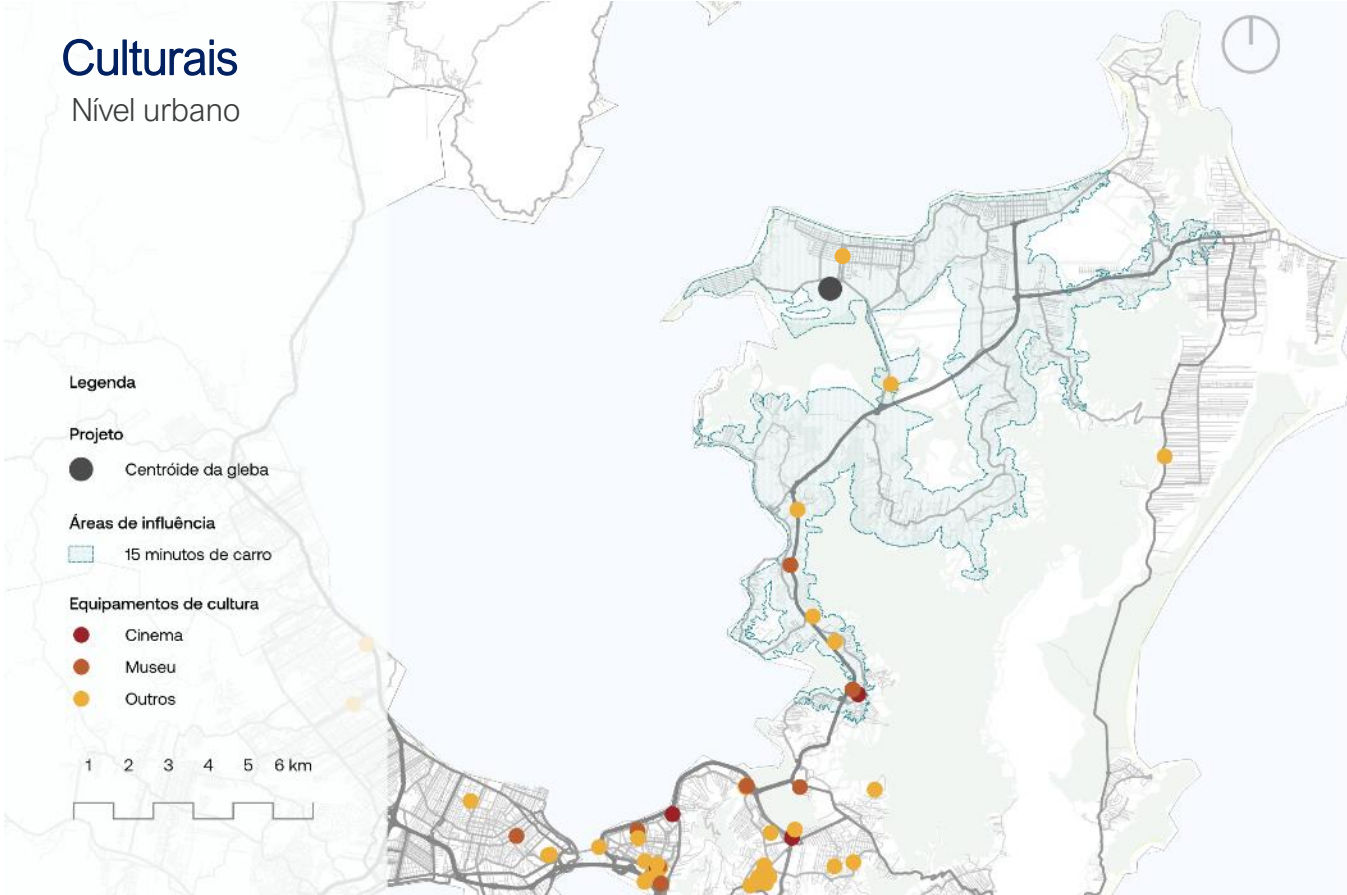


Imagens de usos no bairro Jurerê.

Mapeamento dos equipamentos comunitários nível urbano e nível cotidiano

Devido a sua baixa densidade populacional, as áreas de Jurerê e Daniela geralmente possuem poucos equipamentos não residenciais em suas delimitações. Porém, há uma significativa quantidade de serviços alcançáveis com uma viagem de 15 minutos de carro a partir da área de análise. O mapeamento está dividido em dois níveis de alcance, de carro e caminhando:

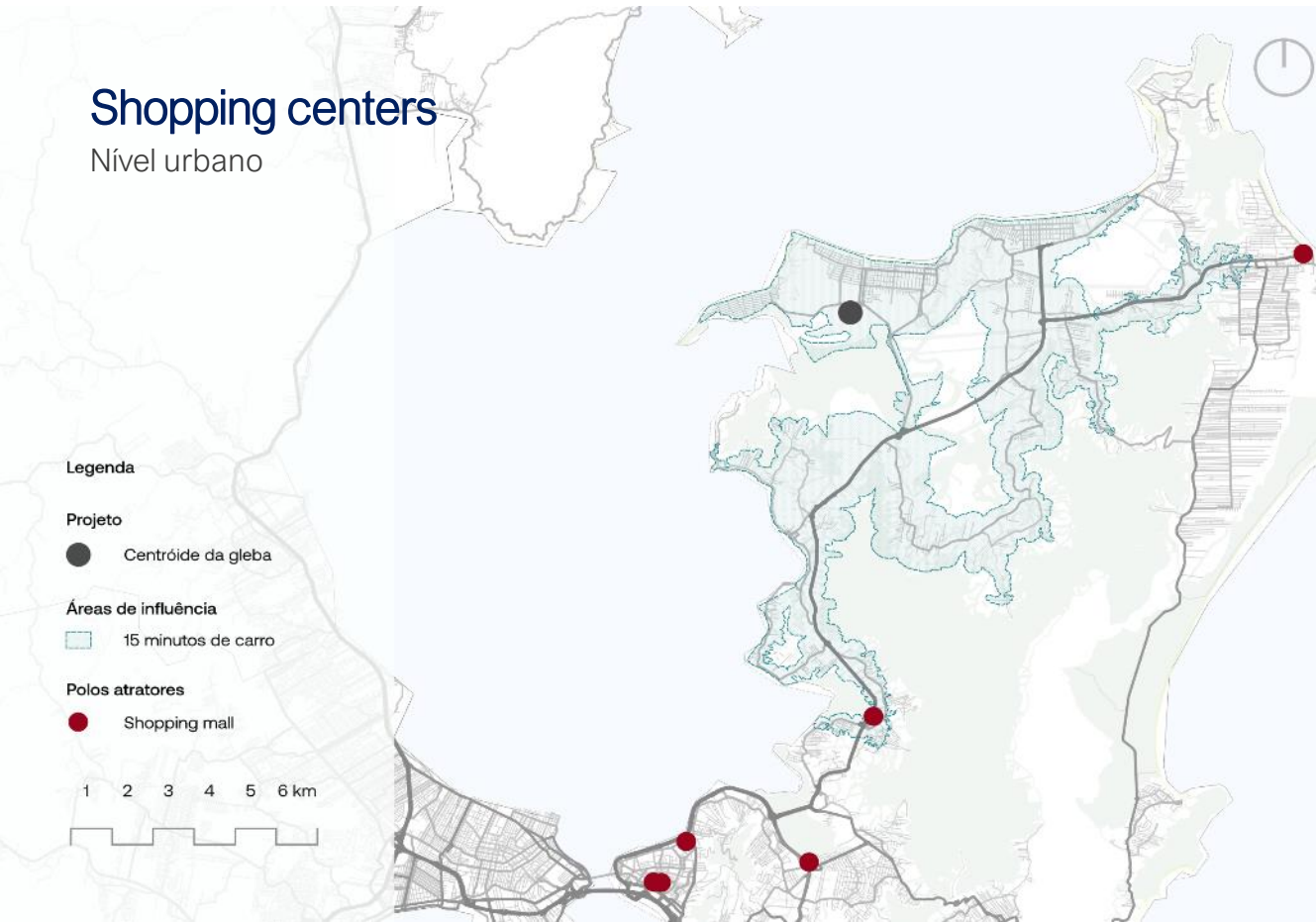
- **nível urbano**, 15 minutos de carro no entorno do ponto de ação, onde reside a população que tende a representar 70% do mercado consumidor,
- **nível cotidiano**, representa o percurso que uma pessoa pode realizar por 15 minutos para acessar o equipamento ou serviço.



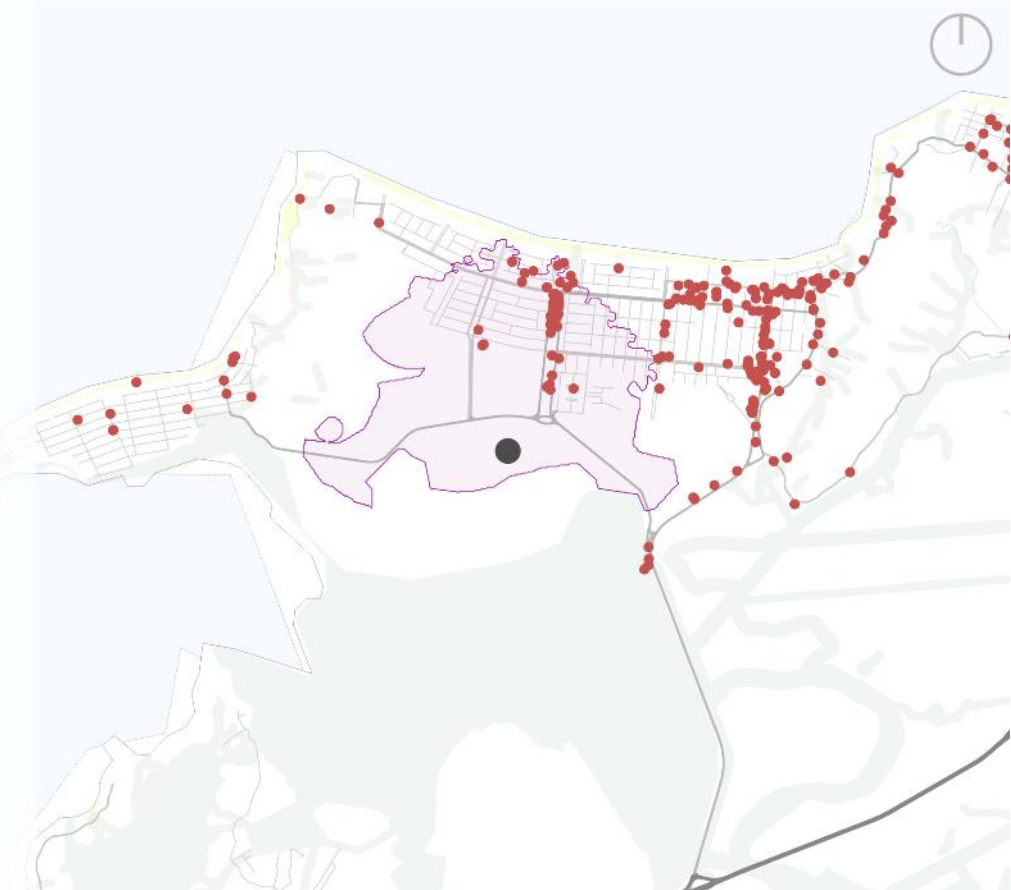
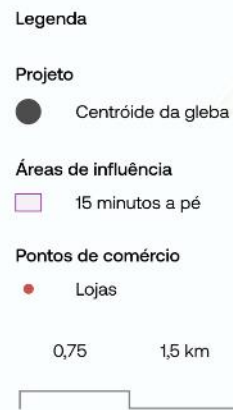
Equipamentos polos atratores

A área de Jurerê se caracteriza por ser uma área residencial – com presença comercial bastante localizada – de baixa densidade e com um alto percentual de domicílios que não são permanentemente ocupados. Isso implica a coexistência da **população permanente com a flutuante**, composta por turistas e residentes sazonais. Ambos os perfis tendem a ser de alta renda, com **predominância da faixa etária dos 30 aos 55 anos**.

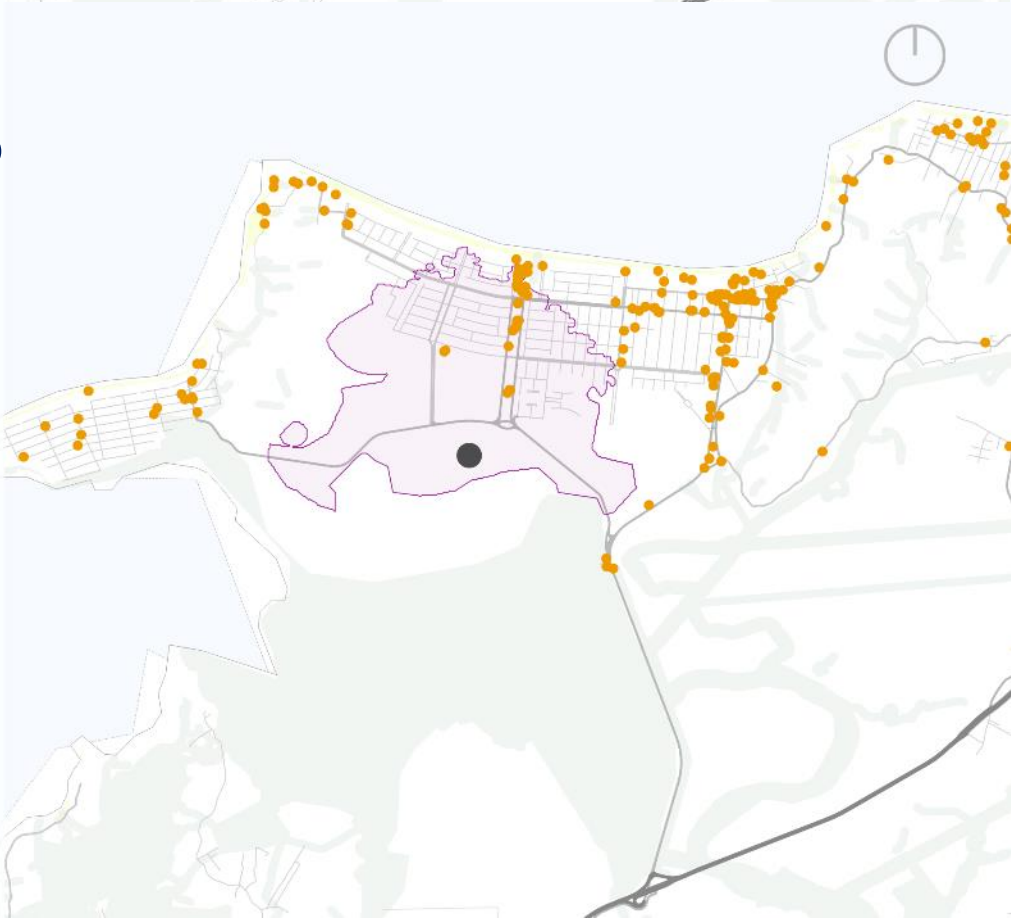
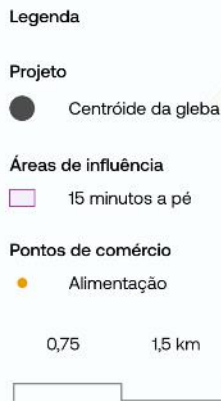
A análise dos polos atratores indica que a **oferta de serviços públicos na área é proporcional a sua baixa densidade populacional**. Entretanto, a opção por Jurerê e Daniela como locais de residência é explicada pela proximidade à praia – e pela repercussão desse fato sobre a qualidade de vida dos moradores. Sendo assim, os moradores entendem ser aceitável se deslocar de carro por até 20 minutos para chegar a locais com maior oferta de serviços, como escolas, hospitais e comércios.



Lojas
Nível cotidiano



Comércios de alimentação e bebidas
Nível cotidiano



Equipamentos

comunitários no entorno do PEU Jurerê in_

O bairro Jurerê tem como principais equipamentos comunitários públicos as áreas verdes de lazer, que são bosques e alamedas, o posto de saúde, a escola pública e a orla da praia. Além desses equipamentos existentes estão sendo implantados o Parque Central e a Praça em frente ao Templo Ecumênico.

Outros equipamentos importantes para o bairro são as estações de tratamento de água e esgoto (SAE), o Clube Esportivo JUSC e a Fortaleza da Praia do Forte, atualmente um atrativo cultural de grande valor histórico para a comunidade.

O OPEN é considerado uma área de lazer diferenciada, pois é um passeio aberto de uso público em área privada dos condomínios, que tem usos mistos. É administrado por empresa privada que proporciona, com os lojistas, diversos eventos culturais e de lazer tanto para as famílias locais como para os turistas e pessoas de toda a cidade.

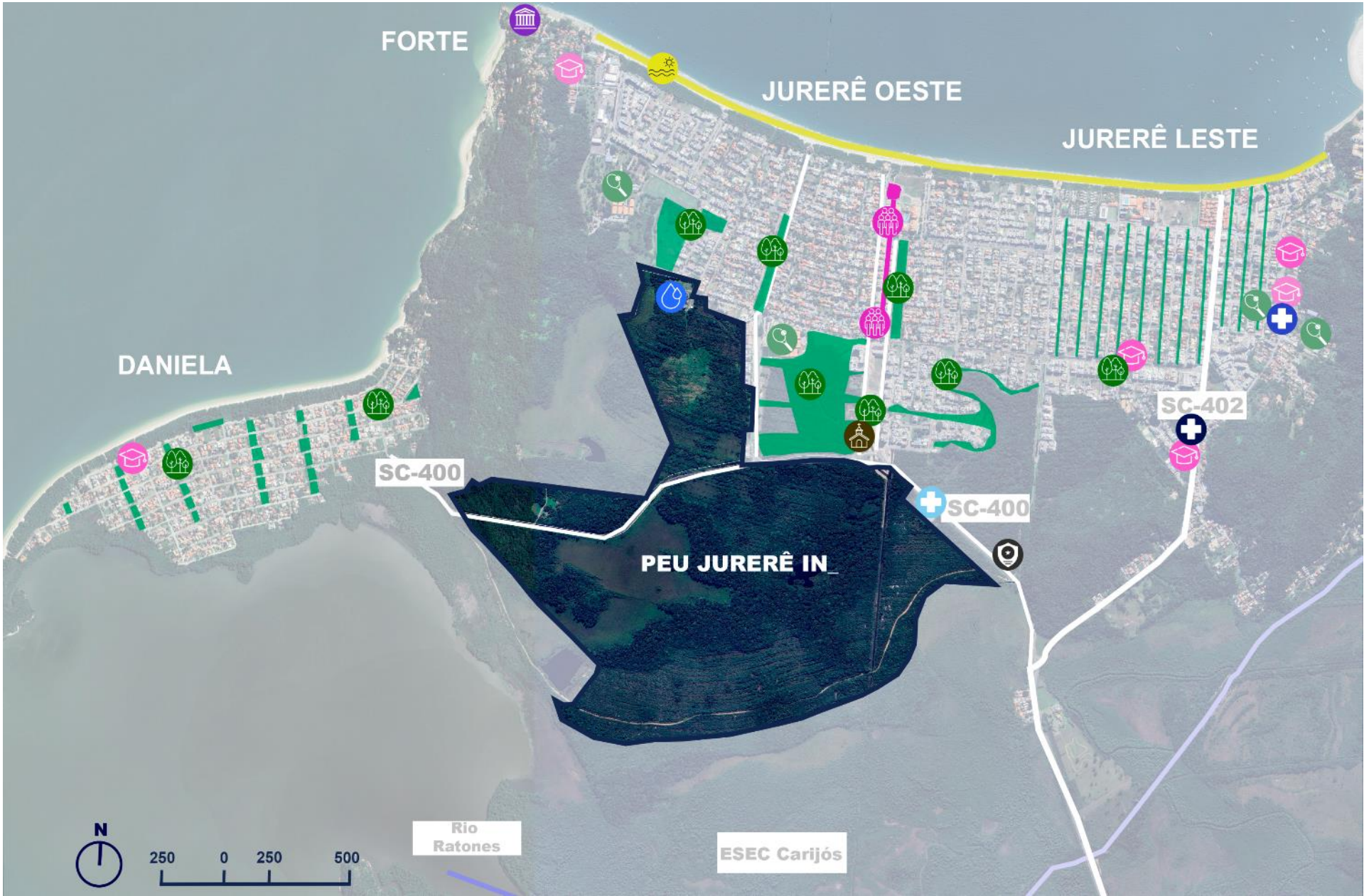


Figura 9: mapa de equipamentos comunitários

- | | | | |
|--------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ● Áreas verdes | ⚕ Posto de saúde (a implantar) | 🏠 Jurerê Open | 🏠 Educação privada |
| 🌊 Orla de Jurerê | ⚕ Saúde pública | 🌊 Orla de Jurerê | 🏠 Educação pública |
| 🏠 Jurerê Open | ⚕ Saúde privada | 💧 Sistema de água e esgoto | 🏠 Clube social e esportivo |
| 🏠 Templo ecumênico | 👁 Posto de polícia (a implantar) | 🏠 Patrimônio Histórico | 🌳 Áreas verdes de lazer |

Equipamentos

serviços, gastronomia e educação

Templo Ecumênico de Jurerê Oeste



Forte São José da Ponta Grossa



Jurerê Sports Center



Creche M. Terezinha Sarda da Luz



Escola básica municipal



Imagens de usos no bairro de Jurerê.

Sistema viário

no entorno da área do PEU Jurerê in_

Os principais acessos à Jurerê são pelas rodovias SC-400 e SC-402. As avenidas dos Salmões, das Raias e das Lagostas são as principais vias estruturantes perpendiculares à orla. As vias estruturantes paralelas à orla são as Avenidas Búzios e dos Dourados. Também são importantes as ruas de acesso à orla dotadas de estacionamento em formato de espinha de peixe (em torno de 1.196 vagas).

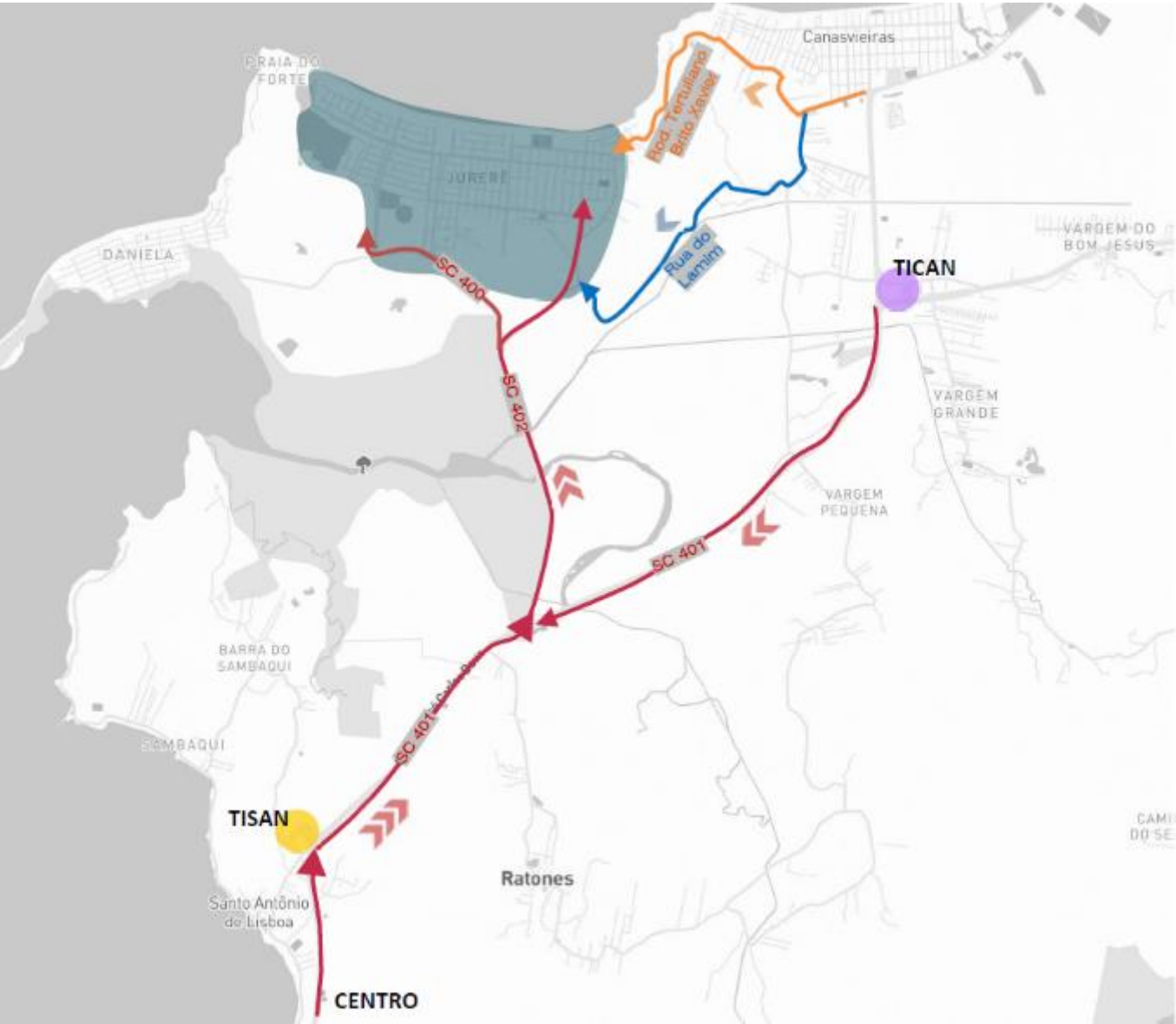


Figura 10: mapa com as principais vias encontradas no entorno

- Cruzamentos
- Principais avenidas
- Vias principais (SC -400 e SC- 402)
- Ruas de acesso à orla

Rotas de acesso ao bairro

transportes individual e coletivo



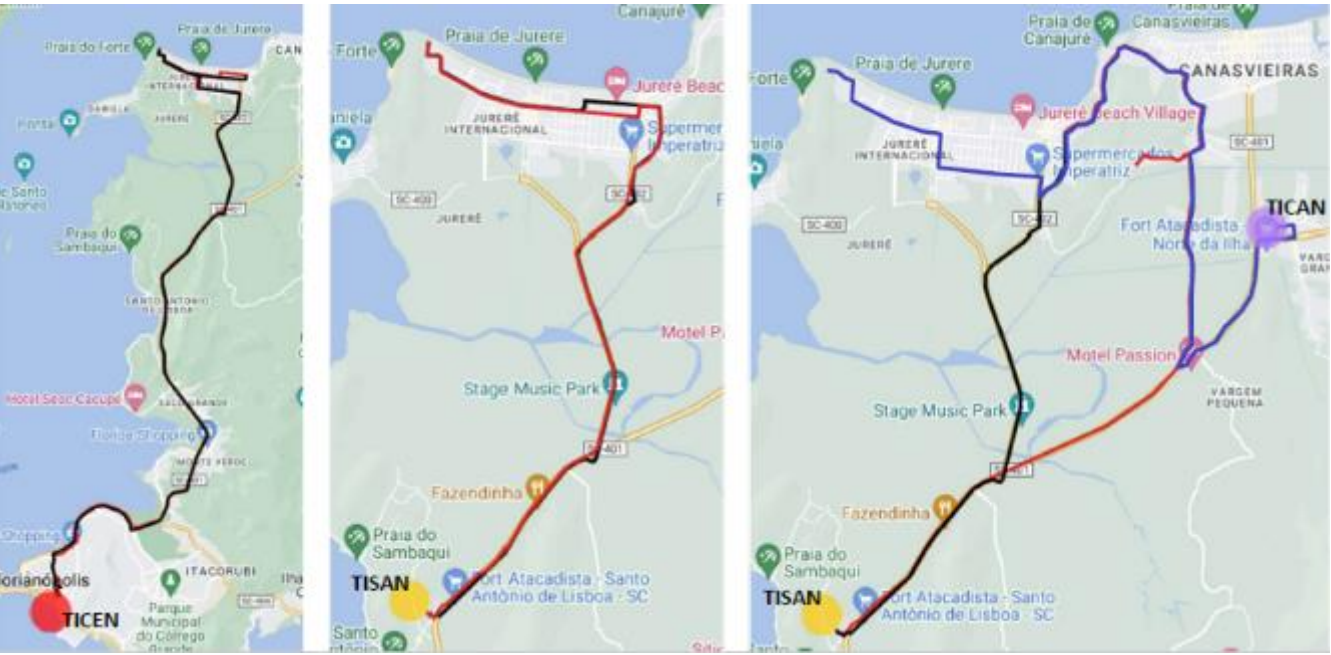
Estudo MOS Arquitetos Associados.

Canajurê Canto do Lamim SC-401 TISAN TICAN

Para compreender a disponibilidade de transporte público no bairro, foram levantadas as rotas e opções disponíveis, demonstradas nas figuras. O diagnóstico aponta que para utilizar o transporte coletivo até Jurerê o pedestre possui as opções do TISAN (Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa) ou o ônibus executivo que sai do TICEN (Terminal de Integração do Centro). Saindo do terminal TICAN (Terminal de Integração de Canasvieiras), a opção é o ônibus que vai até a Praia do Forte, passando por Canajurê. Não há uma rota direta para a área do PEU Jurerê in_, pois todas acessam o bairro pela Avenida

Maurício Sirotsky Sobrinho. Além disso, o passageiro precisa pegar mais de um ônibus para chegar ao seu destino, o que significa mais tempo de deslocamento e maior dificuldade em optar pelo transporte coletivo.

Considerando a pesquisa socioeconômica apresentada na continuação deste caderno, pode-se observar que a maioria das pessoas que trabalha em Jurerê chega de automóvel particular, e sendo a densidade baixa, talvez não tenha sido prioridade melhorar o sistema de transporte público com linha direta a Jurerê.



Tráfego

contagens volumétricas

O diagnóstico de mobilidade considerou a premissa da centralidade, de criar um centro de atividades múltiplas, robusto, e gerar maior autonomia à região de Jurerê. Do ponto de vista da mobilidade, espera-se que parte das viagens que atualmente saem de Jurerê à procura de serviços, como boas escolas ou médicos, ou maior variedade de compra, sejam atraídas de volta ao bairro, aliviando o sistema viário de acesso (principais avenidas e SC-401).

Nesse contexto, o presente estudo contou com os seguintes objetivos principais:

- Estimar, por meio de pesquisas e dados estatísticos, o tráfego que possivelmente alterará seu comportamento em termos de deslocamento com a implantação da “Centralidade”;
- Estimar, por meio de pesquisas e dados estatísticos, o tráfego potencial que

deverá ser gerado pelo novo empreendimento;

- Realizar análises de capacidade e da fluidez de tráfego do sistema viário de acesso a Jurerê com o objetivo de diagnosticar a situação atual.

Para realizar análises de capacidade nas vias adjacentes a um empreendimento a ser implantado é necessário estimar não só o tráfego que será gerado por ele, mas também o tráfego normal dessas vias.

Define-se como o tráfego normal do trecho aquele que já pode ser observado nas vias, mesmo antes da existência do empreendimento.

No caso de Florianópolis, por se tratar de um destino turístico importante, há uma grande variação do tráfego em toda a ilha quando se compara o tráfego de feriados

prolongados, especialmente no verão, com o tráfego de um dia útil.

A fim de determinar os volumes de tráfego normal no sistema viário analisado, foram realizadas contagens de tráfego nos principais pontos de acesso a Jurerê e ao futuro empreendimento, em dois momentos distintos, com o objetivo de comparar esse grande aumento do tráfego em feriados:

- 1ª Campanha – Feriado de Carnaval: foram realizadas contagens de 16 horas nos dias 9, 10, 13 e 14 de fevereiro de 2024;
- 2ª Campanha – Dias úteis: foram realizadas contagens de 16 horas nos dias 29 de fevereiro e 1º a 3 de março de 2024.

As imagens a seguir destacam os pontos onde foram realizadas as contagens das duas campanhas realizadas.



Figura 11: pontos de contagem - 1ª campanha –Carnaval



Figura 12: pontos de contagem - 2ª campanha –dias úteis

Comparação entre fluxos

De posse dos resultados das contagens volumétricas realizadas em dois períodos distintos, conforme detalhado anteriormente, foi possível determinar duas seções de controle para se fazer uma comparação entre fluxos típicos de pico de temporada versus fluxos de pico de uma semana comum.

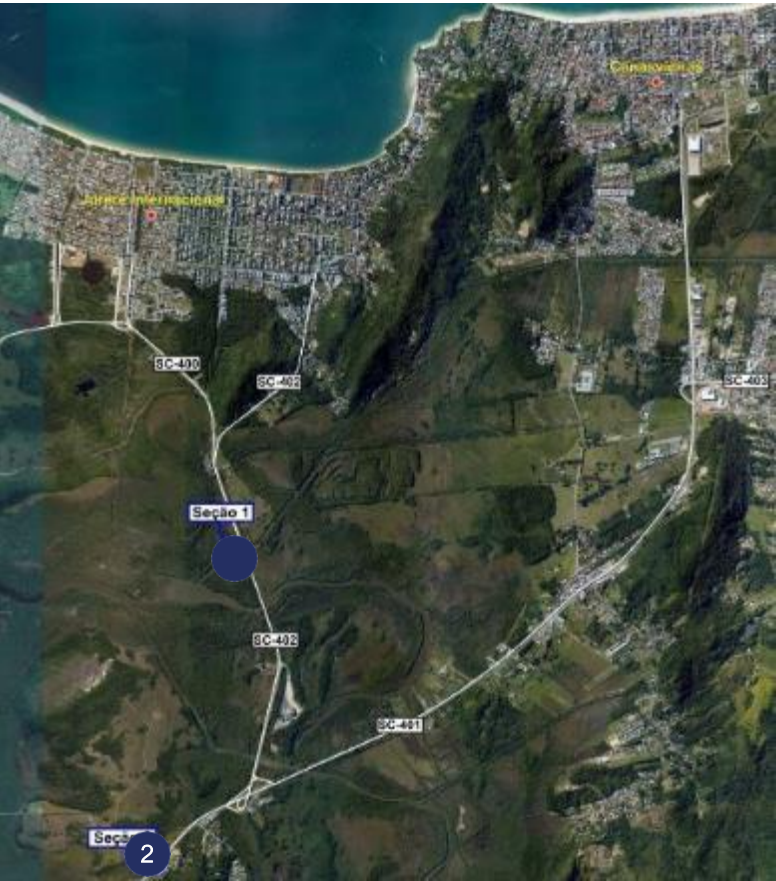
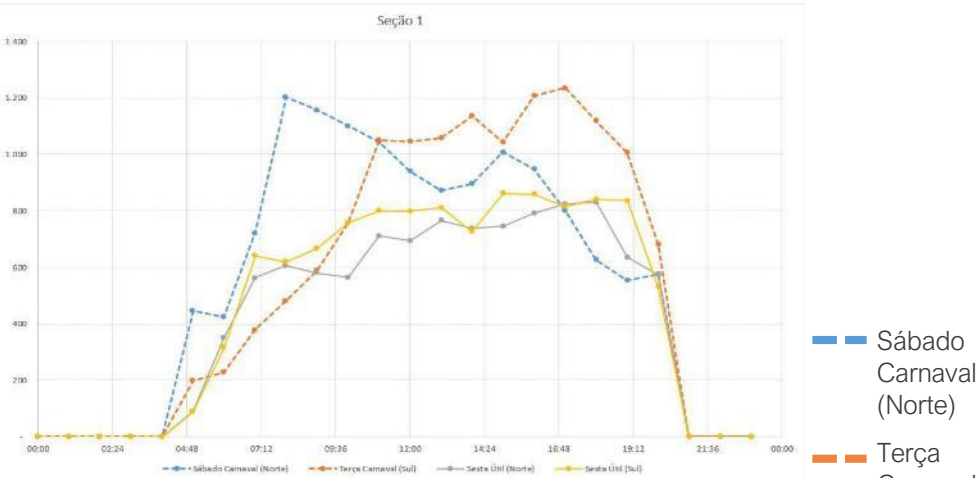


Figura 13: localização das seções comparadas

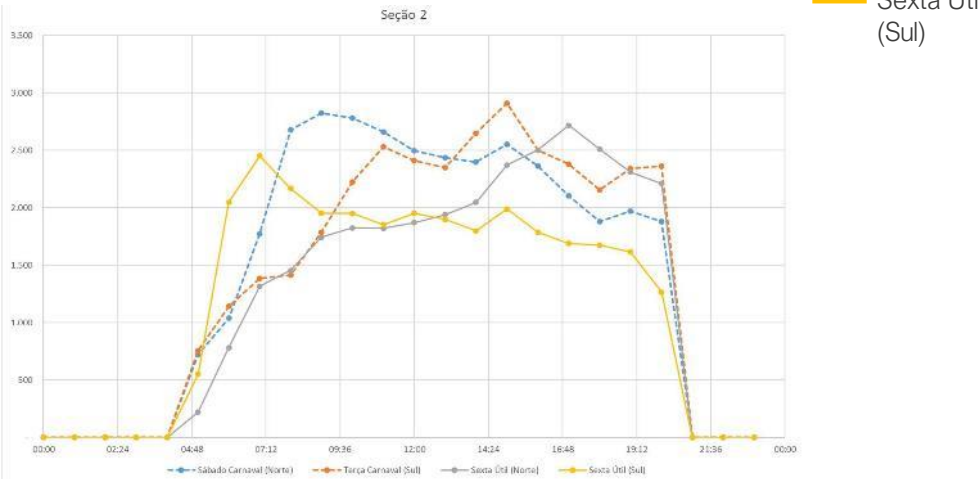
A seguir é apresentada a variação ao longo de 16 horas de um dia. Foi comparado o tráfego do sábado e terça de Carnaval, dias 10 e 13/2, com a sexta-feira, dia 1º/3, dia útil, nas horas em que ocorreram as contagens.

Comparação entre o tráfego de um feriado com o tráfego de um dia útil

Seção 1: tráfego horário – 16 horas



Seção 2: tráfego horário – 16 horas



Analisando os gráficos é possível afirmar que o fluxo de feriados prolongados, especialmente no verão, é superior ao tráfego observado em um dia útil. Entretanto, tal diferença, embora clara, não é tão significativa, situando-se entre 15% e 30%.

É notável que em muitas vias de acesso a regiões turísticas pode ser observada uma variação de tráfego de mais de 100% nos picos de alta temporada, o que leva muitas vezes o sistema ao congestionamento.

Entretanto, Jurerê já apresenta certa consolidação de uma região de moradores fixos, o que estabelece um fluxo diário representativo comum a qualquer setor urbanizado de um município, fazendo com que o pico de carnaval, por exemplo, não seja tão superior ao tráfego normal da região.

De qualquer forma, para fins de análise, avaliação de capacidade e dimensionamento do sistema viário de acesso ao bairro Jurerê, todas as análises apresentadas no relatório completo do estudo de mobilidade foram feitas com base no tráfego de dia útil comum, fora dos picos de verão. Essa premissa parte do conceito de que sistemas viários sejam dimensionados para comportar o tráfego em dias típicos, pois a infraestrutura seria excessiva e demasiadamente cara caso fosse feita para comportar tráfego intenso que ocorre em apenas alguns dias atípicos do ano. Assim é preconizado nas técnicas de economia dos transportes.

Fluxos e caminhos

Determinação dos fluxos de projeto

Como demonstrado no item anterior, os Fluxos de Projeto serão as horas de pico da manhã e da tarde de uma sexta-feira, dia útil. Os volumes contados em todos os movimentos direcionais e que serão adotados como fluxo de projeto estão apresentados nas tabelas abaixo.

Mov	Leves	Pesados	Leves	Pesados
1A:	376	13	384	12
1B:	38	0	40	0
1C:	249	5	393	3
1D:	21	1	51	0
1E:	219	9	374	1
1F:	327	19	448	11
2A:	891	24	969	31
2B:	441	65	777	44
2C:	439	15	450	6
2D:	1636	75	872	53
2E:	760	86	1735	24
2F:	87	5	169	0
3A:	57	0	93	5
3B:	162	17	321	6
3C:	9	1	24	0
3D:	816	119	1933	60
3E:	1978	92	1225	73
3F:	474	11	466	10
3G:	167	3	348	4
3H:	142	13	152	5
3I:	359	27	633	11
3J:	66	13	78	5
3K:	6	1	0	0
3L:	204	4	190	2
4A:	119	2	194	3
4B:	15	4	43	3
4C:	0	0	3	0
4D:	110	5	210	1

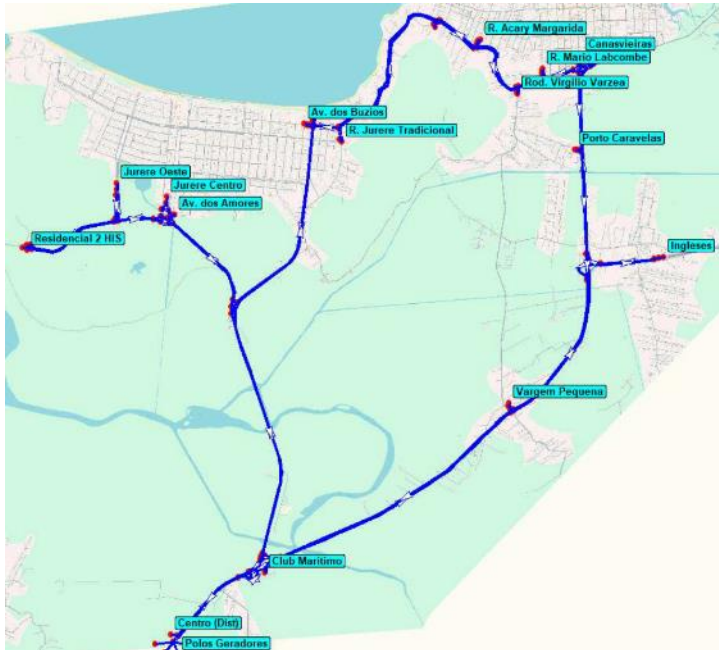
Mov	H Pico Manhã - 7h		H Pico Tarde - 17h	
	Leves	Pesados	Leves	Pesados
4E:	181	7	290	4
4F:	274	6	446	3
4G:	7	1	9	0
4H:	25	2	31	2
4I:	0	0	1	0
4J:	105	6	213	1
4K:	130	3	176	1
4L:	22	1	20	0
5A:	72	3	102	0
5B:	6	0	27	0
5C:	73	2	91	0
5D:	7	0	33	0
6A:	40	3	81	2
6B:	98	4	190	11
6C:	187	3	251	1
6D:	46	10	46	4
6E:	3	3	11	3
6F:	85	1	143	1
7A:	151	5	316	11
7B:	0	0	2	0
7C:	5	0	13	0
7D:	209	4	256	6
7E:	6	0	9	0
7F:	0	0	1	0
8A:	229	4	283	2
8B:	5	0	7	0
8C:	281	9	354	4
8D:	81	4	186	3
8E:	198	3	231	4
8F:	91	8	109	7
9A:	104	5	173	4
9B:	4	1	31	2
9C:	73	4	92	5
9D:	140	1	185	1
9E:	2	0	0	0
9F:	73	1	102	2
9G:	161	3	258	4
9H:	301	15	377	12
9I:	574	31	790	22
9J:	272	31	434	14
9K:	41	3	94	3
9L:	224	5	240	1

Definição da rede viária atual e das zonas de tráfego

Como é usual em estudos de modelagem de demanda, foi elaborada uma rede virtual representativa da malha viária do trecho em estudo. Essa rede foi elaborada por meio do uso de *software* específico para estudos de tráfego, e a cada um dos trechos que a compõem foram atribuídas suas principais características, como distância, velocidade, tempo de percurso, e fluxos de veículos leves e pesados contados em campo (itens contagem volumétrica e determinação de fluxos do projeto).

Além disso, os diversos pontos de entrada e saída de veículos na rede, como empreendimentos (existentes ou futuros) ou ruas e avenidas externas ao trecho em estudo, foram definidos em termos de zonas de tráfego.

A partir das diversas informações inseridas na rede, o software determina os caminhos mais atrativos entre cada par de zonas.



Rede viária esquemática, caminhos atrativos

Matrizes

ODs da rede viária atual

As tabelas 3.3 a 3.6 apresentam as matrizes Origem Destino (Matriz OD) atuais, obtidas de acordo com o processo descrito acima para veículos leves e pesados para a hora de pico manhã e tarde do ano de 2024.

Tabela 3.3: Matriz OD — tráfego normal
veículos leves — hora pico manhã 2024

Leves manhã	Av. Luiz B. Piazza	Av. dos Amores (dest)	Av. dos Buzios	Canasvieiras (dest)	Centro (orig)	Centro (dest)	Club Marítimo	Daniela	Fora da ilha	Inglese	Jurerê Centro	Jurerê Leste	Jurerê Oeste	Polos Geradores	Porto Caravelas	R. Acary Margarida	R. Jurerê Tradicional	R. Mario Lacombe	Rod. Virgilio Varzea	Serv. João Valente	Sul da Ilha	Vargem Pequena	Total
Av. Luiz B. Piazza	-	0	5	104	-	29	1	3	15	9	4	5	3	3	0	51	8	36	12	1	15	2	304
Av. dos Amores (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Av. dos Buzios	5	0	-	2	-	29	8	0	15	11	0	2	0	3	0	1	-	2	0	0	15	0	95
Canasvieiras (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Centro (orig)	70	3	35	-	-	141	1	8	121	242	16	35	9	24	12	26	1	14	22	8	121	0	910
Centro (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Club Marítimo	1	0	0	1	-	0	-	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	10
Daniela	2	2	0	1	-	29	2	-	14	21	12	0	5	3	0	1	0	1	1	0	14	0	108
Fora da ilha	35	2	17	38	-	-	1	4	-	121	8	17	4	-	6	13	1	7	11	4	-	0	289
Inglese	120	6	-	216	-	608	12	16	304	-	38	7	14	61	15	24	15	11	16	3	304	237	2.033
Jurerê Centro	2	3	0	1	-	25	2	4	12	17	-	0	5	2	0	1	0	1	1	0	12	0	89
Jurerê Leste	5	0	2	2	-	29	8	0	15	11	0	-	0	3	0	1	-	2	0	0	15	1	96
Jurerê Oeste	1	0	0	1	-	13	1	4	6	11	4	0	-	1	0	0	0	1	1	0	6	0	51
Polos Geradores	7	0	3	8	-	-	0	1	-	24	2	3	1	-	1	3	0	1	2	1	-	0	58
Porto Caravelas	2	1	16	1	-	119	-	2	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	59	188	500	
R. Acary Margarida	47	0	1	21	-	26	2	1	13	18	1	1	1	3	1	-	3	35	0	0	13	6	192
R. Jurerê Tradicional	19	0	0	8	-	9	1	0	4	6	0	0	0	1	1	11	-	12	1	9	4	3	91
R. Mario Lacombe	38	0	2	20	-	51	1	1	25	9	2	2	1	5	0	50	6	-	4	0	25	5	249
Rod. Virgilio Varzea	21	0	3	9	-	67	1	2	33	16	3	3	2	7	1	63	9	6	-	0	3	5	283
Serv. João Valente	3	0	0	1	-	9	1	0	4	6	0	0	0	1	0	0	1	1	0	-	4	-	33
Sul da Ilha	35	2	17	38	-	-	1	4	-	121	8	17	4	-	6	13	1	7	11	4	-	-	289
Vargem Pequena	0	0	5	0	-	6	1	1	3	1	1	5	1	1	0	3	0	0	0	1	3	-	31
Total	414	19	115	472	-	1.189	46	52	645	653	103	115	53	129	45	268	45	140	84	34	645	447	5.714

Fluxos com maior demanda

Tabela 3.4: Matriz OD — tráfego normal
veículos pesados — hora pico manhã 2024

Pesados manhã	Av. Luiz B. Piazza	Av. dos Amores (dest)	Av. dos Buzios	Canasvieiras (dest)	Centro (orig)	Centro (dest)	Club Marítimo	Daniela	Fora da ilha	Inglese	Jurerê Centro	Jurerê Leste	Jurerê Oeste	Polos Geradores	Porto Caravelas	R. Acary Margarida	R. Jurerê Tradicional	R. Mario Lacombe	Rod. Virgilio Varzea	Serv. João Valente	Sul da Ilha	Vargem Pequena	Total
Av. Luiz B. Piazza	-	0	0	5	-	1	0	0	0	2	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	10
Av. dos Amores (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Av. dos Buzios	0	0	-	0	-	1	-	0	1	1	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	1	1	4
Canasvieiras (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Centro (orig)	14	0	4	-	-	13	0	1	7	33	1	4	1	1	1	1	0	1	0	7	0	0	90
Centro (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Club Marítimo	0	-	0	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0	0	1
Daniela	0	1	0	0	-	1	-	-	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	-	0	0	4
Fora da ilha	7	0	2	8	-	1	0	1	-	16	0	2	0	-	1	0	1	0	0	0	-	0	39
Inglese	4	0	0	8	-	-	0	1	16	-	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	16	6	88
Jurerê Centro	0	0	0	0	-	0	-	4	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	6
Jurerê Leste	0	0	0	0	-	1	-	0	1	1	-	-	0	0	0	1	-	0	0	-	1	0	4
Jurerê Oeste	0	0	0	0	-	1	-	1	0	1	1	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Polos Geradores	1	0	0	2	-	-	0	0	-	3	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	-	0	8
Porto Caravelas	1	0	0	0	-	1	0	0	1	2	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	1	0	5
R. Acary Margarida	1	-	0	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	1	0	0	0	3
R. Jurerê Tradicional	1	0	0	0	-	1	-	0	1	1	0	0	0	0	0	1	-	0	1	0	1	0	7
R. Mario Lacombe	1	0	0	0	-	3	0	0	2	4	0	0	0	0	0	4	0	-	2	1	2	0	21
Rod. Virgilio Varzea	0	0	0	0	-	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	1	-	-	2	0	0	11
Serv. João Valente	0	-	-	0	-	0	-	-	0	0	-	-	-	0	0	0	8	0	0	-	0	0	10
Sul da Ilha	7	0	2	2	-	-	0	1	-	16	0	2	0	-	1	0	1	0	0	0	-	0	39
Vargem Pequena	1	0	0	1	-	1	-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	5
Total	38	1	9	32	-	57	0	8	29	83	5	9	3	6	4	12	13	2	6	4	29	8	357

Fluxos para o bairro de Jurerê

Tabela 3.5: Matriz OD — tráfego normal
veículos leves — hora pico tarde 2024

Leves tarde	Av. Luiz B. Piazza	Av. dos Amores (dest)	Av. dos Buzios	Canasvieiras (dest)	Centro (orig)	Centro (dest)	Club Marítimo	Daniela	Fora da ilha	Inglese	Jurerê Centro	Jurerê Leste	Jurerê Oeste	Polos Geradores	Porto Caravelas	R. Acary Margarida	R. Jurerê Tradicional	R. Mario Labcombe	Rod. Virgilio Varzea	Serv. João Valente	Sul da Ilha	Vargem Pequena	Total
Av. Luiz B. Piazza	-	0	8	173	-	35	1	5	18	12	4	8	3	4	0	58	8	25	45	4	18	4	434
Av. dos Amores (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Av. dos Buzios	10	0	-	4	-	15	16	0	7	22	0	2	0	2	2	5	0	4	0	0	7	0	98
Canasvieiras (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Centro (orig)	148	4	57	-	-	151	2	35	158	620	33	57	15	32	32	27	4	13	36	1	158	2	1.585
Centro (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Club Marítimo	3	0	0	3	-	1	-	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	25
Daniela	6	2	0	2	-	43	5	-	22	48	17	0	22	4	1	2	0	2	1	0	22	2	202
Fora da ilha	74	2	28	88	-	-	1	17	-	310	16	28	8	-	16	13	2	7	18	0	-	1	631
Inglese	122	4	8	242	-	269	9	36	134	-	36	8	16	27	26	15	11	5	19	4	134	176	1.291
Jurerê Centro	4	3	0	2	-	33	4	26	17	38	-	0	2	3	1	2	0	2	1	0	17	1	157
Jurerê Leste	10	0	2	4	-	15	16	0	7	22	0	-	0	1	1	5	0	4	0	0	7	2	100
Jurerê Oeste	3	0	0	1	-	15	1	18	8	20	4	0	-	2	0	1	0	1	1	0	8	1	85
Polos Geradores	15	0	6	18	-	-	0	3	-	62	3	6	2	-	3	3	0	1	4	0	-	0	126
Porto Caravelas	2	0	8	2	-	70	2	4	35	5	5	8	2	7	-	10	1	0	1	0	35	302	499
R. Acary Margarida	35	0	2	14	-	32	4	1	16	37	1	2	1	3	1	-	3	9	0	0	16	7	184
R. Jurerê Tradicional	34	0	1	13	-	14	4	0	7	18	0	1	0	1	2	48	-	19	1	0	7	6	176
R. Mario Lacombe	92	0	5	36	-	63	1	2	31	13	2	5	1	6	0	96	7	-	44	2	31	12	451
Rod. Virgilio Varzea	27	0	6	11	-	74	2	3	37	21	2	6	2	7	1	69	9	5	-	2	37	8	331
Serv. João Valente	4	-	-	2	-	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	1	-	1	0	-	0	1	10
Sul da Ilha	74	2	28	88	-	-	1	17	-	310	16	28	8	-	16	13	2	7	18	0	-	1	631
Vargem Pequena	1	0	1	0	-	2	0	1	1	1	1	1	1	0	0	4	0	0	0	0	1	-	16
Total	653	19	162	702	-	832	70	170	499	###	140	162	82	100	102	373	49	108	191	15	499	529	7.031

Fluxos com maior demanda

Tabela 3.6: Matriz OD — tráfego normal
veículos pesados — hora pico tarde 2024

Pesados tarde	Av. Luiz B. Piazza	Av. dos Amores (dest)	Av. dos Buzios	Canasvieiras (dest)	Centro (orig)	Centro (dest)	Club Marítimo	Daniela	Fora da ilha	Inglese	Jurerê Centro	Jurerê Leste	Jurerê Oeste	Polos Geradores	Porto Caravelas	R. Acary Margarida	R. Jurerê Tradicional	R. Mario Labcombe	Rod. Virgilio Varzea	Serv. João Valente	Sul da Ilha	Vargem Pequena	Total
Av. Luiz B. Piazza	-	-	0	4	-	2	0	0	1	1	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	1	0	10
Av. dos Amores (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Av. dos Buzios	0	0	-	0	-	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	1	0	5
Canasvieiras (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Centro (orig)	7	-	2	-	-	5	1	0	4	9	0	2	0	1	1	0	1	0	0	0	4	2	40
Centro (dest)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Club Marítimo	0	-	0	0	-	0	-	-	0	0	-	0	-	0	0	-	0	-	-	-	0	-	1
Daniela	0	0	-	0	-	0	0	-	0	0	1	-	0	0	-	0	0	0	0	-	0	0	2
Fora da ilha	4	-	1	8	-	-	0	0	-	5	0	1	0	-	1	0	1	0	0	0	-	1	21
Inglese	1	-	0	4	-	22	1	0	11	-	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	11	6	58
Jurerê Centro	0	1	0	0	-	0	0	1	0	0	-	0	2	0	0	0	0	0	0	-	0	0	6
Jurerê Leste	0	0	0	0	-	2	1	0	1	1	0	-	0	0	0	0	0	0	0	-	1	0	5
Jurerê Oeste	0	0	-	0	-	0	0	0	0	0	1	-	-	0	0	0	0	0	0	-	0	0	3
Polos Geradores	1	-	0	2	-	-	0	0	-	1	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	-	0	4
Porto Caravelas	0	-	0	0	-	4	0	0	2	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	2	4	14
R. Acary Margarida	0	-	-	0	-	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	-	1	0	0	0	0	0	2
R. Jurerê Tradicional	1	-	0	0	-	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	-	0	6	1	0	0	13
R. Mario Lacombe	3	-	0	2	-	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	1	-	2	0	2	0	17
Rod. Virgilio Varzea	0	-	0	0	-	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	2	0	-	1	1	0	11
Serv. João Valente	0	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0	-	0	-	-	0	0
Sul da Ilha	4	-	1	8	-	-	0	0	-	5	0	1	0	-	1	0	1	0	0	0	-	1	21
Vargem Pequena	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0	0	-	0	-	0	-	1
Total	20	2	4	28	-	42	4	2	23	24	3	4	3	5	3	9	7	0	9	3	23	14	234

Fluxos para o bairro de Jurerê

Origem-destino domiciliar

Entre os dias 29 de fevereiro e 1º de março de 2024, foram realizadas pesquisas origem-destino domiciliares no bairro Jurerê Internacional. **Foram visitados 2 mil domicílios e obtidas 212 entrevistas.** Os resultados expressam as seguintes características de Jurerê Oeste: do número de veículos pertencentes aos moradores das residências entrevistadas, em 39% delas há apenas um veículo, e em 43% delas há dois veículos.

Sobre as viagens que os veículos das casas fizeram no dia anterior, observa-se que 43% não saíram de Jurerê e que 28% das viagens para fora de Jurerê ocorreram na hora de pico da manhã. Nos horários da volta dessas viagens para Jurerê, 22% dos veículos retornam apenas na hora de pico da tarde. É possível afirmar que essas viagens são parte dos deslocamentos que saíram de Jurerê no pico da manhã, e, portanto, observa-se uma viagem pendular (sai da residência no pico da manhã e retorna à residência no pico da tarde).

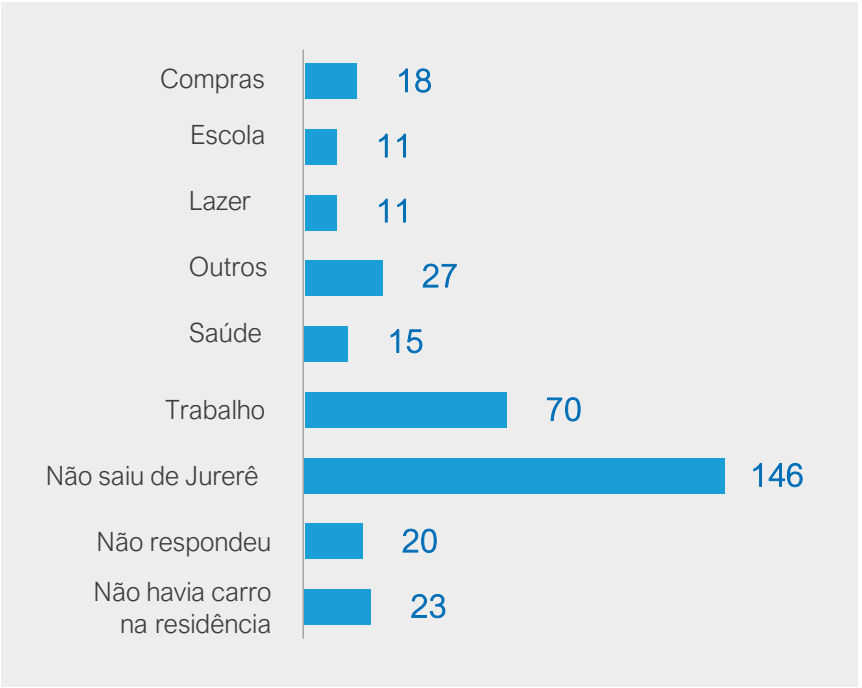
A frequência dessas viagens é de 23% diárias, reforçando a observação de viagens pendulares. E nota-se que 21% das viagens são a trabalho. Grande parte delas tem como destino o centro de Florianópolis.

As respostas sobre uma possível adequação com seu redirecionamento para dentro de Jurerê caso haja boas opções de comércio, serviços e educação apontaram para um percentual

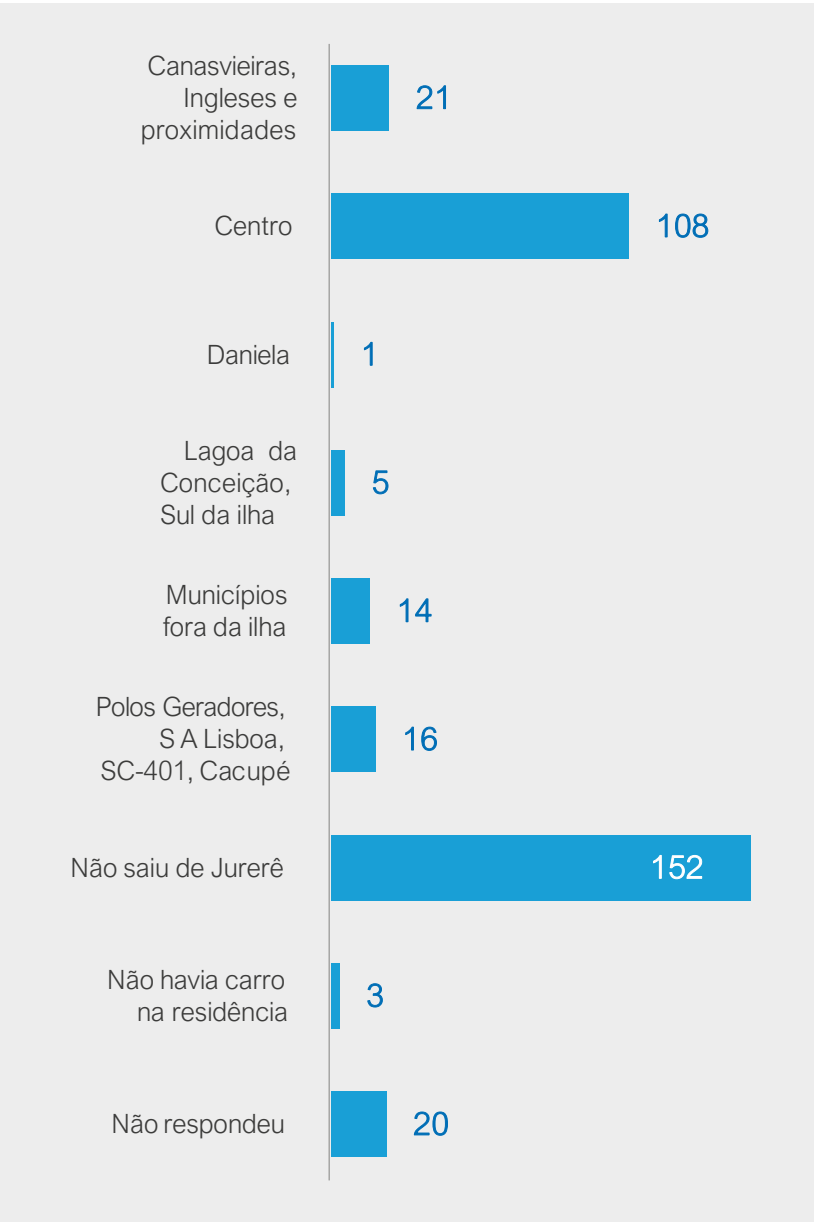
de 17% das viagens que poderiam ser mantidas em Jurerê. Recalculando esses percentuais apenas para as viagens que atualmente saem de Jurerê, esse percentual é de 34%.

E, finalmente em relação ao que os moradores entrevistados sentem falta em Jurerê, grande parte destes apontam hospitais e clínicas médicas como a principal carência do bairro atualmente.

Motivo da viagem



Destino das viagens



Situação atual

trecho SC-401

Conceito de Nível de Serviço

O Nível de Serviço é uma medida de desempenho empregada para avaliar uma determinada rodovia ao longo de uma determinada seção. Para que a rodovia não mantenha capacidade ociosa, são considerados toleráveis congestionamentos nas horas de maiores fluxos do ano, como horários de pico durante feriados prolongados. Não fosse assim, as rodovias seriam dimensionadas para um fluxo intenso e atípico, e seriam subutilizadas ao longo de todo o ano.

Aplicação da análise de Nível de Serviço

A análise de Nível de Serviço pode ser empregada essencialmente para estas duas situações:

- Análise de desempenho operacional;
- Planejamento.

Na análise de desempenho operacional, o Nível de Serviço indica a atual qualidade do serviço oferecido por uma determinada rodovia ao longo de um determinado trecho. Tais análises são realizadas para verificar a possível saturação da rodovia.

A análise de Nível de Serviço realizada com fins de planejamento é utilizada normalmente para a programação de futuras intervenções de aumento de capacidade em uma determinada rodovia.

Neste estudo, foi utilizada para verificar a situação atual da SC-401 e foi feita por meio do perfil da rodovia, entre os km 7 e 20.

Vale lembrar que a SC-401 é a principal via arterial de acesso à região central de Florianópolis e também outras cidades, onde se encontram maiores ofertas de polos geradores, estações de trabalho, etc. Por esse

motivo, há um impacto dos deslocamentos de Jurerê (e obviamente todos os outros bairros adjacentes) na SC-401, e assim essa rodovia é importante objeto de análise do presente trabalho.

Cálculo dos Níveis de Serviço

Os parâmetros de cálculo foram os seguintes:

- Rodovia de pista dupla com duas faixas por sentido;
- Velocidade de Fluxo Livre de 80 km/h;
- Fluxo da Hora de Projeto = conforme contagens (horas de pico da manhã e da tarde);
- Fator de equivalência de veículos pesados calculado conforme perfil;
- Fator de Pico Horário de 0,90;
- Fator de Aptidão do Motorista de 1,0.

A tabela 6.1 apresenta os cálculos de Níveis de Serviço realizados para a SC-401, a segmentação da rodovia em Seções Básicas de Análise (no caso há apenas uma seção homogênea), as características de cada seção e os Níveis de Serviço para 2024 (ano das contagens).

Como é possível observar pela análise das tabelas 6.1, os Níveis de Serviço na SC-401 atualmente já são inadequados nas rampas específicas existentes. Em outras palavras, nos aclives da SC-401 no trajeto entre Jurerê e a região central já se observam filas e congestionamentos por conta da falta de capacidade da rodovia em escoar o tráfego, já que nos aclives existe a redução da velocidade dos veículos, sobretudo dos caminhões, e assim a operação tem uma piora significativa.

Nível de serviço

A escala de variação do Nível de Serviço pode atingir níveis de “A” a “F”. O Nível de Serviço “A” corresponde ao fluxo completamente livre, enquanto o Nível “F” corresponde ao fluxo completamente congestionado. Os Níveis “B”, “C” e “D” são considerados toleráveis. O nível de serviço “E” é considerado sempre intolerável, correspondendo a condições instáveis na iminência de ser atingido o fluxo completamente congestionado (Nível “F”).

Tabela 6.1.a: cálculo de Nível de Serviço – SC-401 Norte

Hora de pico manhã																			
Seção básica	km		Cota (m)		Extensão (m)	Inclinação média	Seção de tráfego	Fator de pico horário	Fator de aptidão	km			% de PES	ET (HCM 1998)	Fhv	Vel. de fluxo livre (km/h)	Nº de faixas	2024	
	Inicial	Final	Inicial	Final						Leves	Pesados	Total						pc/ph/pl	Nível de serviço
1	6,8	13,5	4,7	58,2	6.740	-0,8%	1	0,90	1,00	1.317	159	1.476	11%	1,5	0,950	80	2	863	B
2	13,5	14,1	58,2	9,5	560	8,7%	1	0,90	1,00	1.317	159	1.476	11%	6,4	0,627	80	2	1.308	D
3	14,1	18,2	9,5	66,5	4.100	-1,4%	1	0,90	1,00	1.317	159	1.476	11%	1,5	0,948	80	2	865	B
4	18,2	18,7	66,5	17,9	500	9,7%	1	0,90	1,00	1.317	159	1.476	11%	4,8	0,705	80	2	1.163	C
5	18,7	20,7	17,9	4,9	1.980	0,7%	1	0,90	1,00	1.317	159	1.476	11%	1,5	0,948	80	2	865	B
Hora de pico tarde																			
1	6,8	13,5	4,7	58,2	6.740	-0,8%	1	0,90	1,00	2.718	76	2.794	3%	1,5	0,990	80	2	1.568	D
2	13,5	14,1	58,2	9,5	560	8,7%	1	0,90	1,00	2.718	76	2.794	3%	11,0	0,769	80	2	2.018	F
3	14,1	18,2	9,5	66,5	4.100	-1,4%	1	0,90	1,00	2.718	76	2.794	3%	1,5	0,985	80	2	1.576	D
4	18,2	18,7	66,5	17,9	500	9,7%	1	0,90	1,00	2.718	76	2.794	3%	7,8	0,831	80	2	1.868	E
5	18,7	20,7	17,9	4,9	1.980	0,7%	1	0,90	1,00	2.718	76	2.794	3%	1,5	0,985	80	2	1.576	D

Tabela 6.1.b: cálculo de Nível de Serviço – SC-401 Sul

Hora de pico manhã																			
Seção básica	km		Cota (m)		Extensão (m)	Inclinação média	Seção de tráfego	Fator de pico horário	Fator de aptidão	km			% de PES	ET (HCM 1998)	Fhv	Vel. de fluxo livre (km/h)	Nº de faixas	2024	
	Inicial	Final	Inicial	Final						Leves	Pesados	Total						pc/ph/pl	Nível de serviço
1	6,8	12,9	4,7	21,3	6.100	0,3%	1	0,90	1,00	2.452	103	2.555	4%	1,5	0,980	80	2	1.448	D
2	12,9	13,4	21,3	55,8	540	6,4%	1	0,90	1,00	2.452	103	2.555	4%	9,5	0,746	80	2	1.903	E
3	13,4	16,7	55,8	3,3	3.320	-1,6%	1	0,90	1,00	2.452	103	2.555	4%	1,5	0,980	80	2	1.448	D
4	16,7	17,8	3,3	72,8	1.040	6,7%	1	0,90	1,00	2.452	103	2.555	4%	11,0	0,714	80	2	1.988	E
5	17,8	20,7	72,8	4,9	2.880	-2,4%	1	0,90	1,00	2.452	103	2.555	4%	1,5	0,980	80	2	1.448	D
Hora de pico tarde																			
1	6,8	12,9	4,7	21,3	6.100	0,3%	1	0,90	1,00	1.691	83	1.774	5%	1,5	0,980	80	2	1.006	C
2	12,9	13,4	21,3	55,8	540	6,4%	1	0,90	1,00	1.691	83	1.774	5%	8,5	0,727	80	2	1.356	D
3	13,4	16,7	55,8	3,3	3.320	-1,6%	1	0,90	1,00	1.691	83	1.774	5%	1,5	0,976	80	2	1.010	C
4	16,7	17,8	3,3	72,8	1.040	6,7%	1	0,90	1,00	1.691	83	1.774	5%	10,0	0,690	80	2	1.428	D
5	17,8	20,7	72,8	4,9	2.880	-2,4%	1	0,90	1,00	1.691	83	1.774	5%	1,5	0,976	80	2	1.010	C

Situação atual

das interseções de acesso a Jurerê

Os parâmetros de Nível de Serviço variam de “A” até “F”, sendo que os Níveis de Serviço “A” representam fluidez total, enquanto Níveis de Serviço “E” ou “F” representam um desempenho inadequado.

As figuras a seguir apresentam o layout esquemático da configuração das convergências, divergências e cruzamentos analisados, os fluxos envolvidos, além dos seus resultados em termos de Nível de Serviço. A escala de variação do Nível de Serviço pode atingir níveis de “A” a “F”. Sendo “A” fluxo completamente livre, “F” fluxo completamente congestionado. Níveis “B”, “C” e “D” são considerados toleráveis. O Nível de Serviço “E” já é considerado sempre intolerável, correspondendo a condições instáveis, na iminência de ser atingido o fluxo completamente congestionado (Nível “F”).



Figura 14: interseção no entroncamento entre a SC-401 e a SC-402

SC-401 x SC-402		
Conflito	Nível de Serviço 2024	
	Manhã	Tarde
Convergência 1	B.	C
Convergência 2	C.	B
Convergência 3	C	B
Divergência 1	B.	C
Divergência 2	C.	B
Divergência 3	B	B
Divergência 4	B	B
Cruzamento 1	B	C



Figura 15: interseção no entroncamento entre a SC-400 e a Av. das Lagostas

SC-400 x Av. das Lagostas		
Conflito	Nível de Serviço 2024	
	Manhã	Tarde
Convergência 1	A	A



Figura 16: interseção no entroncamento entre a SC-400 e a Av. das Raias e Av. dos Salmões

SC-400 x Av. das Raias e dos Salmões		
Conflito	Nível de Serviço 2024	
	Manhã	Tarde
Convergência 1	A	A
Cruzamento 1	A	A
Cruzamento 2	A	A
Cruzamento 3	A	A

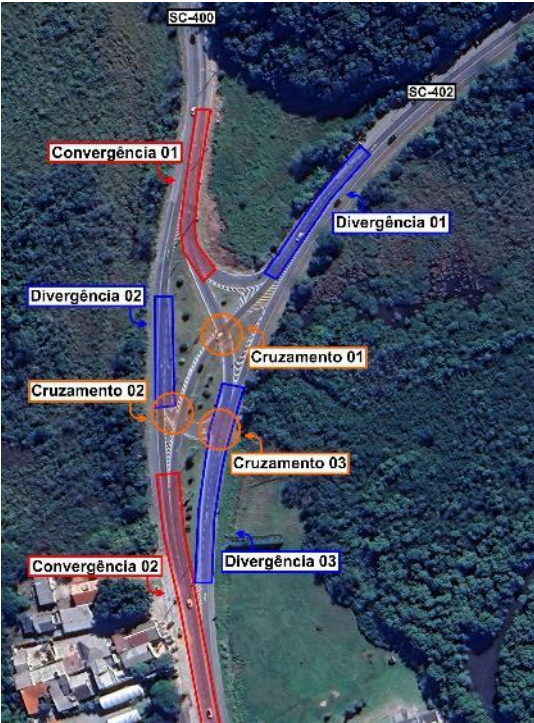


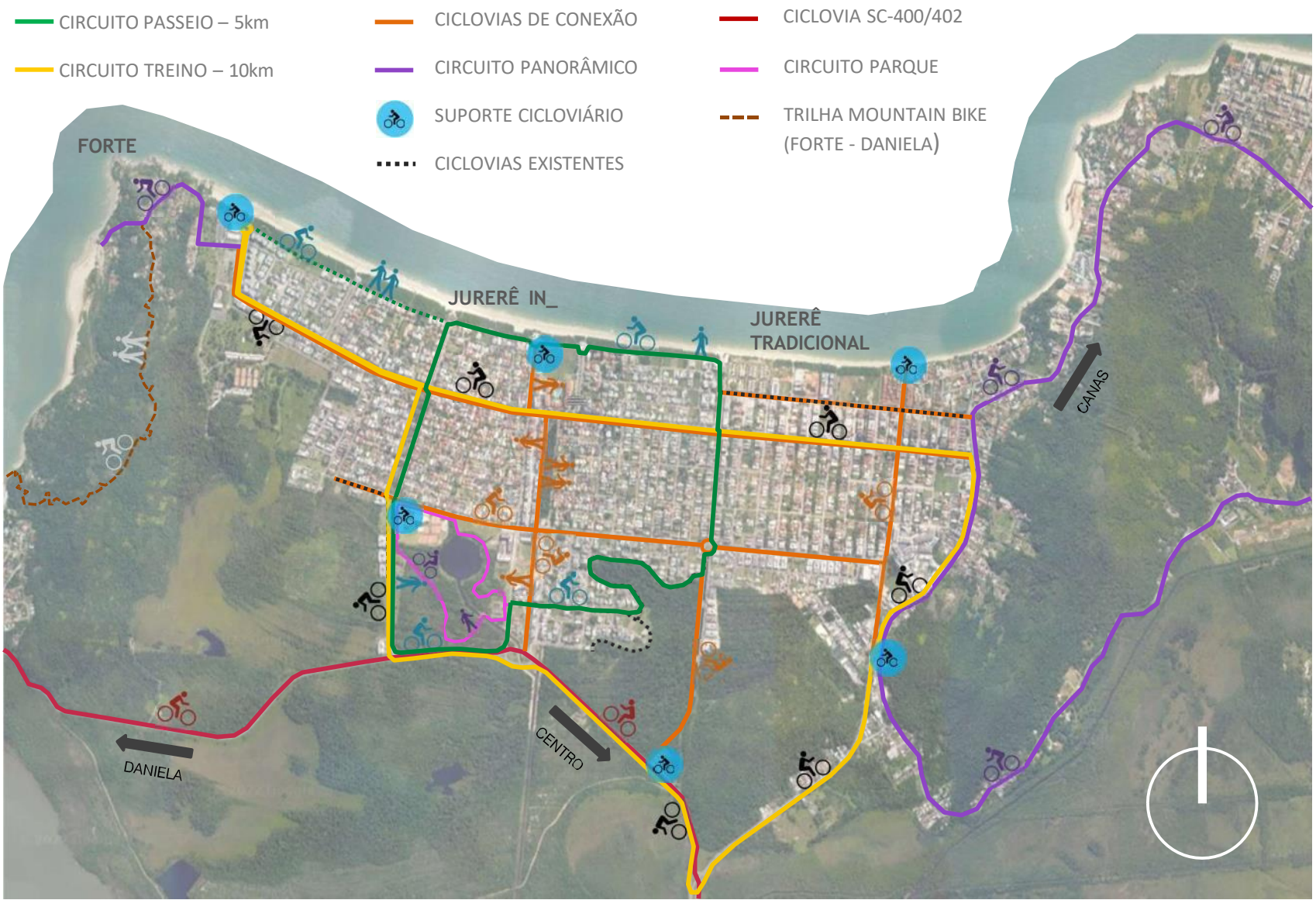
Figura 17: interseção no entroncamento entre a SC-402 e a SC-400

SC-402 x SC-400		
Conflito	Nível de Serviço 2024	
	Manhã	Tarde
Convergência 1	A	B
Convergência 2	B	B
Divergência 1	B	B
Divergência 2	A	B
Divergência 3	B	B
Cruzamento 1	A	A
Cruzamento 2	A	A
Cruzamento 3	A	A

Ciclovias

existentes no bairro Jurerê e proposições pela prefeitura e comunidade

Proposta de ciclomobilidade no bairro – circuitos:



Projeto de ciclomobilidade para o distrito de Canasvieiras, 2022.

A pedido da associação de proprietários e moradores de Jurerê Internacional – AJIN, a Habitasul desenvolveu, com o escritório MOS Arquitetos Associados, um estudo de ciclovias para o bairro. Este é um ponto de partida para as propostas de sistema de ciclo mobilidade do PEU Jurerê in_.

Jurerê é cenário de diversas maratonas e provas que reúnem atletas de todo o Brasil. Esses eventos ajudaram a fortalecer a localidade para práticas esportivas. O clube esportivo do bairro, Jurerê Sports Center – JUSC, como um núcleo de atividades esportivas, reverberou na comunidade diversas iniciativas conectadas ao esporte ao ar livre.

Além desse estudo procurar contribuir para uma solução de mobilidade, identificou as possíveis conexões com as localidades do entorno, tanto para locomoção como para lazer e treinos que já ocorrem em Jurerê, organizando esses fluxos com circuitos específicos. Uma proposta que oferece às pessoas a diversidade de usos, espaços públicos seguros e integrados, e transportes que abraçam todo esse ecossistema. Ações recomendadas para melhorar a proposta no bairro:

1. Transporte público de qualidade;
2. Mobilidade não motorizada;
3. Gestão do uso do automóvel;
4. Uso misto e edifícios eficientes;
5. Centro de bairros e plantas baixas ativas;
6. Espaços públicos e recursos naturais;
7. Participação e identidade comunitária.

Projeto de ciclomobilidade no bairro Jurerê

Circuito passeio – 5 km

Pedestres + ciclistas - velocidade lenta/moderada



Esquema de implantação ciclofaixa na rua das Algas.



Referências de pistas compartilhadas entre pedestres e ciclistas.

Estratégias de implantação

- Ciclovia junto às áreas verdes;
- Apropriação de canteiros para jardins ou espaços de descanso;
- Identificação do circuito com pinturas na pavimentação.

Circuito treino – 10 km

Exclusivo ciclistas – velocidade moderada/alta



Esquema de implantação de ciclovias na Av. dos Búzios.



Referências de ciclovias.

Estratégias de implantação

- Elevação do piso no cruzamento entre pedestres;
- Demarcação com pintura no mesmo nível da pista de carro;
- Ciclovia junto aos canteiros centrais das vias.

Circuito panorâmico

Cicloviavias nas vias entre bairros



Esquema de implantação de cicloviavias.



Referências de ciclofaixa.

Estratégias de implantação

- Conexão entre pontos de interesse (locais turísticos);
- Características conforme a demanda de cada local;
- Redução dos deslocamentos de carro dentro do bairro.

Paisagem de Jurerê

No sentido científico, de acordo com William Morris, paisagem é o resultado da combinação, num dado território, dos elementos físicos, biológicos e humanos que constituem sua unidade orgânica e se encontram estreitamente relacionados.

No campo da geografia, o conceito de região refere-se a territórios vinculados segundo razões econômicas e políticas de caráter funcional, enquanto a paisagem, por sua vez, constitui um espaço territorial caracterizado por seus elementos externos ou formais. Assim, numa mesma região se podem achar várias paisagens, naturais, urbanas, fluviais, marítimas, agrícolas, industriais, entre outras. (SANTOS, 2002)

Em um sentido geral, paisagem, portanto, pode ser definida como tudo que é possível de se ver num lance de vista. De modo a facilitar essa percepção, Santos (1988) divide o conceito segundo os seguintes princípios:

- Paisagem natural – é a paisagem isenta da ação modificadora do homem, ou seja, as bases geológicas (geognóstica) e climáticas (vegetacional).

- Paisagem cultural – modelada a partir de uma paisagem natural por meio de um grupo cultural. A cultura é o agente, a área natural é o meio e a paisagem cultural é o resultado dessa interação.

Ainda de acordo com Santos (1988, p. 16): “a paisagem cultural substitui a paisagem natural e os artefatos tomam, sobre a superfície da terra, um lugar cada vez mais amplo”. Nesse sentido, pode-se concluir que a paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos e/ou substituições.

Dentro da ampliação do conceito de patrimônio nas últimas décadas, uma das questões abordadas é a da compreensão da “paisagem cultural”, desenvolvida pela UNESCO a partir dos anos 1990. Esta, por sua vez, combina, de forma integrada, os conceitos de aspectos materiais e imateriais, anteriormente pensados de forma separada.

A nova abordagem nos revela uma rica perspectiva para os centros urbanos tradicionais e consolidados, permitindo leituras que compreendem a interação entre os as-

pectos natural e cultural, material e imaterial destes conjuntos.

Do ponto de vista urbanístico, a paisagem determina um contexto para tudo o que é construído e destinado ao desenvolvimento das atividades humanas, “a paisagem não é só produto da história; ela reproduz a história, a concepção que o homem tem e teve do morar, do habitar, do trabalhar, do comer e do beber, enfim, do viver” (CARLOS, 1994, p. 46). Nesse sentido, o sucesso na construção da paisagem se dá pela consideração do entorno e da sua inserção com o espaço à sua volta (WATERMAN, 2010).

A paisagem urbana da rua é a imagem mais captada na maior parte do tempo nas cidades. Apesar de parecer uma estrutura óbvia, ela envolve grande complexidade de matérias, automóveis, estruturas, estradas (RELPH, 1987). Segundo Cullen (2010), a paisagem urbana é tratada arte da relação de todos os elementos, percebidos na sequência das cenas urbanas. Essa relação dinâmica com a paisagem é chamada de visão serial.

Já Lynch (1997) analisa a coerência da percepção da paisagem urbana dos espaços e suas sensações e questões como vitalidade, legibilidade, entre outras. Compreende-se, portanto, que o caráter da paisagem não pode ser determinado por um único aspecto do meio urbano, mas por inúmeras influências, como elementos sociais, históricos, econômicos e culturais.

Os maiores destaques na paisagem de Jurerê são os elementos naturais, os morros, as áreas de vegetação de restinga, a estação ecológica de carijós e a praia. Mas há, também, a presença da Fortaleza de São José da Ponta Grossa, a presença dos pescadores tradicionais e o sítio arqueológico com os sambaquis.

Paisagem natural

Seguindo os conceitos anteriormente discutidos, o contexto urbano imediato em que está inserida a área objeto do PEU apresenta predomínio de características naturais sobre as culturais (componentes construtivos), por se caracterizar como um vazio urbano, em decorrência de áreas de preservação e outras condicionantes ambientais estabelecidas. O entorno, portanto, apresenta elementos como morros e majoritariamente baixadas e planícies inundáveis, onde destacam-se as vegetações de restinga e manguezal, além do Rio Ratoles, protegido pela UC Estação Ecológica de Carijós, e seus afluentes.

Junto desses aspectos, assinalam a relevância da paisagem natural local os balneários próximos de Jurerê (a cerca de 800 m do local de análise), Praia do Forte (a cerca de 1.000 m do local de análise) e Daniela (a cerca de 1.600 m do local de análise), onde coexistem elementos de relevância natural e cultural.

Figura 18: vista aérea sobre a ESEC de Carijós, abrangendo a área do PEU, o bairro Jurerê e o Morro do Forte



Fonte: acervo próprio Habitasul.

Figura 20: balneário Daniela



Fonte: <https://encurtador.com.br/cjQU0>.

Figura 19: vista aérea sobre a porção sul da área do PEU, em direção ao bairro da praia da Daniela



Fonte: acervo próprio Habitasul.

Figura 21: Praia do Forte



Fonte: <https://encurtador.com.br/nqAKT>.

Somadas às grandes massas de vegetação conservadas e protegidas por reservas ecológicas, essas praias representam marcos visuais importantes na região, de grande exuberância e valor paisagístico, configurando-se como polos atratores de visitantes que, assim como os moradores locais, desfrutam das orlas extensas e com amplas perspectivas de observação natural. Da mesma maneira, esse aspecto ímpar da composição territorial e da paisagem sinaliza a importância da ocupação ecologicamente responsável e sustentável do ponto de vista urbanístico e ambiental, que respeite o patrimônio natural existente.

A área do PEU Jurerê in_, em sua configuração atual, faz parte da composição paisagística natural da região, conformada por baixadas úmidas, apresentando vegetação extensa e diversificada, com áreas protegidas e pequenas lagoas que compõem aspectos hídricos e florísticos de riqueza particular, que moldam visuais e enquadramentos de mescla entre as cores verde e azul.

Estas características denotam a necessidade de estratégias de desenvolvimento do planejamento da área, de maneira que não apenas preserve e assegure o equilíbrio dos recursos naturais preexistentes como também valorize e se aproxime dessa condição de protagonismo dos aspectos ambientais.

Figura 22: lagoa situada na área do PEU.



Fonte: acervo próprio Habitasul.

Figura 24: balneário Jurerê.



Fonte: <https://encurtador.com.br/iGI24>.

Figura 23: vegetação situada na área do PEU.



Fonte: acervo próprio Ambiens.

Figura 25: balneário Jurerê.



Fonte: acervo próprio Ambiens.

Evolução urbana

Voltando-se para a composição da paisagem cultural, observa-se que, por conta das características ambientais descritas, a evolução da ocupação urbana no entorno da área analisada ao longo do século XX é dada pela baixa densidade construtiva¹ e pela aproximação com a orla. A principal modificação que se verifica é a execução da Rod. Francisco Arcanjo Grillo (SC-400), que liga a SC-401, executada na década de 1970, aos balneários do Forte, Jurerê e da Daniela. Para os dois últimos, em contraposição à área objeto deste PEU Jurerê in_, a evolução da ocupação se dá a partir de meados do século XX, estimulada pelo desenvolvimento

imobiliário voltado ao mercado turístico e de exploração das praias do norte da ilha de Santa Catarina. Por conta dessa característica, muitas das unidades habitacionais construídas nesses balneários têm configuração unifamiliar, originalmente concebidas como segunda casa, utilizadas principalmente no período de temporada de verão.

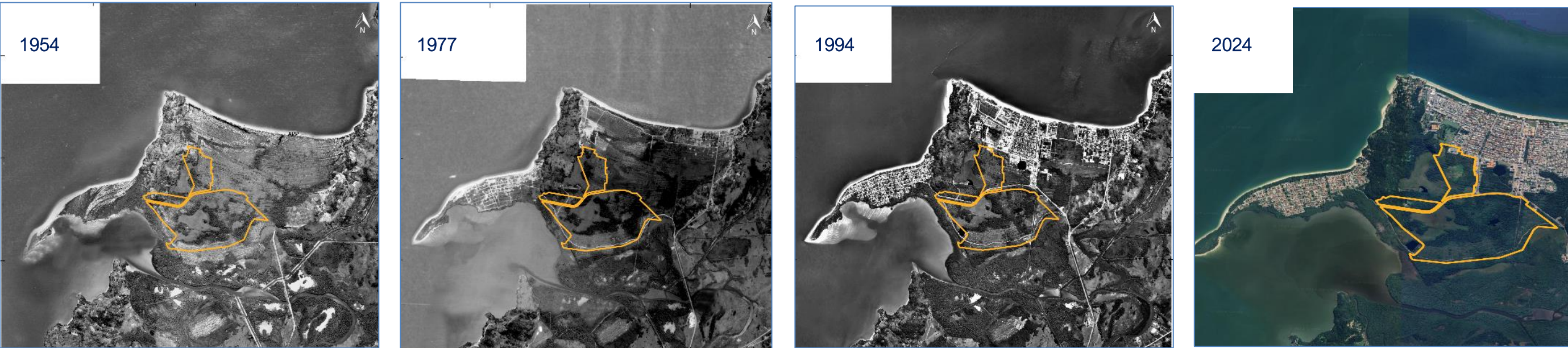
As imagens a seguir ilustram o processo de modificação de composição da paisagem durante o período de 60 anos, para o contexto em que se insere o empreendimento. Ali se observa que a construção de novas edificações, com consequente urbanização

próxima aos balneários, tem aumento expressivo a partir dos últimos 40 anos.

No que diz respeito aos aspectos construídos dos bairros de Jurerê e Daniela, circundantes às glebas analisadas, a tipologia predominante é a de residências unifamiliares, de médio e de alto padrão e até dois pavimentos, indicando uma baixa densidade populacional. Ambas as vizinhanças contrastam com a característica orgânica inalterada da área do PEU, apresentando ocupação predominantemente horizontalizada, o que pode significar um custo maior de despesas em infraestrutura urbana a longo prazo, compa-

rado a outras áreas da cidade onde há maior concentração de edificações multifamiliares em uma extensão de território semelhante.

Em relação aos aspectos visuais, no bairro Daniela predominam as vias locais residenciais, relativamente arborizadas, revelando uma coexistência entre aspectos construtivos e naturais. Em Jurerê, a composição é semelhante. No entanto, verificam-se vias de maior porte, que possibilitam a ampliação de visuais e de contato com o horizonte de entorno. A arborização das vias é considerável, configurando um maior equilíbrio visual entre aspectos naturais e construídos na paisagem.

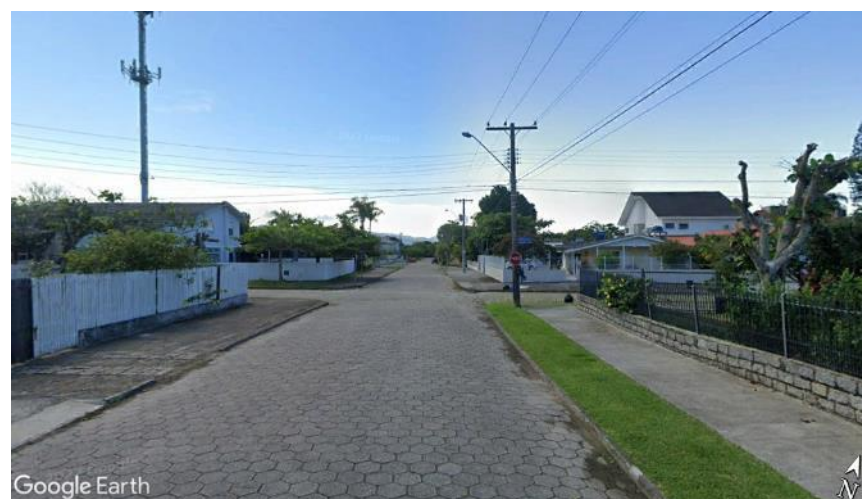
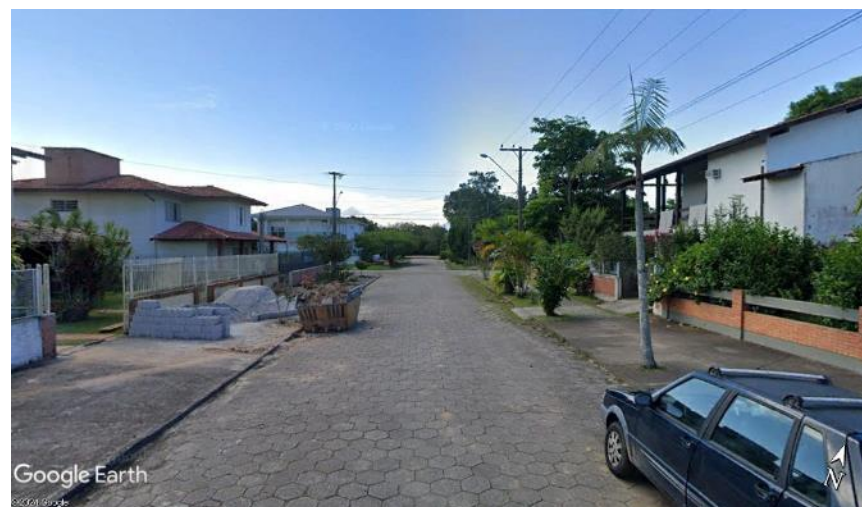


Fonte das imagens: Geoprocessamento PMF.

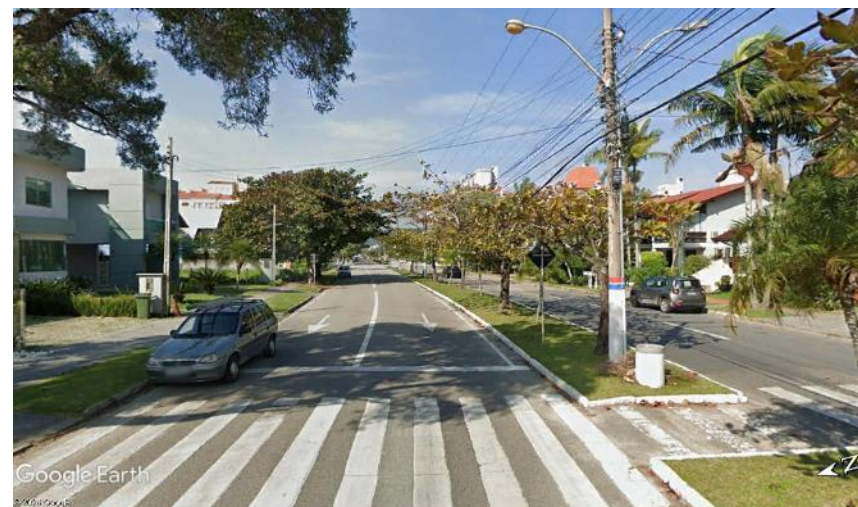
¹Considerada para a área construída, expressa pelo coeficiente de aproveitamento – CA ou potencial construtivo.

Paisagem urbana e patrimônio histórico cultural

Visão serial da R. dos Cravos, bairro Daniela



Visão serial da Av. dos Búzios, bairro Jurerê



Fortaleza de São José da Ponta Grossa, tombada



Em relação aos aspectos de patrimônio cultural e arquitetônico, não há, tanto no entorno imediato quanto na área do PEU Jurerê in_, conjuntos urbanos tombados. Como exemplos mencionáveis de ocorrências de patrimônio cultural arqueológico, podem-se citar os quatro sítios arqueológicos identificados nos limites da gleba em análise, mencionados na seção de aspectos ambientais.

Junto à Praia do Forte, a cerca de 1.000 m, encontra-se também a Fortaleza de São José da Ponta Grossa, tombada em 1938 como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, hoje mantida pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Esta, no entanto, devido às características geográficas de composição territorial, não faz conexão visual direta com a área do PEU Jurerê in_, tampouco estabelece relações de proximidade urbana.

Patrimônio cultural

Ademais, a paisagem da região de Jurerê, Praia do Forte e Daniela também é marcada pela existência de ranchos de pescadores que, para além de servir de base de apoio para a atividade pesqueira, marca a preservação de uma rica tradição regional. Esses espaços são reconhecidos como formações sociais e culturais intrínsecas aos interesses da comunidade, carregando importância histórica e servindo de apoio para práticas inerentes ao modo de vida e sobrevivência de determinados grupos comunitários. Tradições e outros aspectos da cultura folclórica e do labor da pesca, além da experiência de convívio, são compartilhados entre os moradores e aqueles que ali forem visitar.

Nas praias de Jurerê e do Forte, onde moram pescadores tradicionais, estão situados ranchos de pesca recentemente construídos. Eles valorizam a cultura da pesca, expressando o cuidado com os pescadores, e também se integram à paisagem natural e cultural presente, elementos precursores da ocupação humana e da coexistência entre os modos de vida atuais e aqueles oriundos de outras gerações.

Figura 26: barco de pesca em Jurerê



Figura 27: Pesca artesanal em Jurerê



Figura 28: rancho de pesca em Jurerê



Fotos: acervo próprio Habitasul.

Patrimônio arqueológico

Sítios arqueológicos

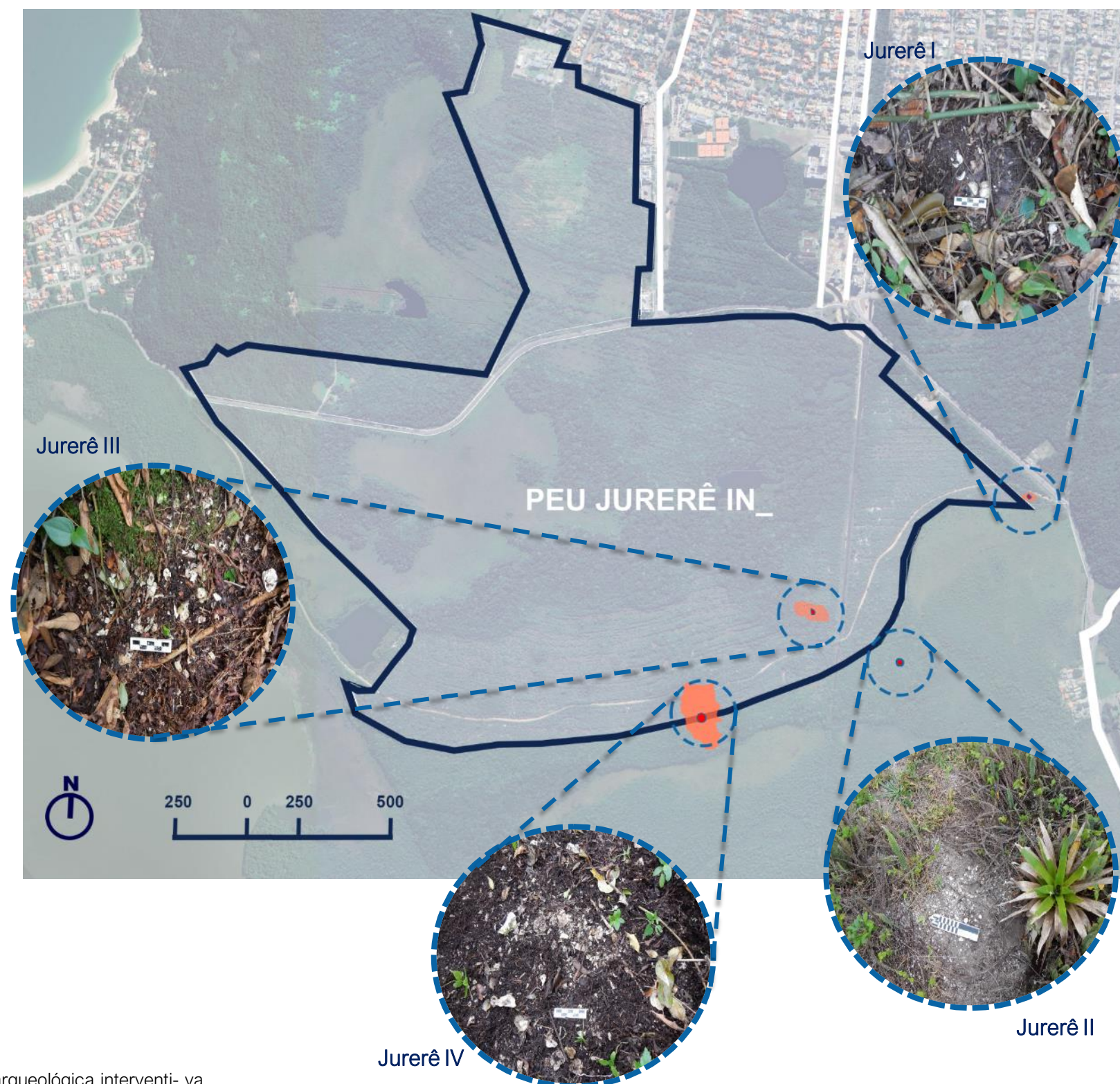
De acordo com os dados disponibilizados pelo portal do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis, foram identificados **quatro sítios arqueológicos¹ no limite ao sul do terreno de estudo** e nenhuma cavidade natural subterrânea (ICMBio).

Em referência aos sítios arqueológicos, conforme Art. 20 da Constituição Federal, estes são bens da União e de acordo com a Lei Federal nº 3.924/1961:

Art. 3º - São proibidos em todo o território nacional o aproveitamento econômico, a destruição ou mutilação, para qualquer fim, das jazidas arqueológicas ou pré-históricas conhecidas como sambaquis, casqueiros, concheiros, birbigueiras ou serbambis, e bem assim dos sítios, inscrições e objetos enumerados

nas alíneas b, c e d do artigo anterior, antes de serem devidamente pesquisados, respeitadas as concessões anteriores e não caducas (BRASIL, 1961).

Assim, qualquer ação deverá contar com anuência prévia do IPHAN e atender também à Instrução Normativa IPHAN 001/2015. Cabe indicar que os limites de tais sítios arqueológicos indicados no mapa foram delimitados conforme identificação superficial no terreno e suas eventuais áreas de proteção são ainda desconhecidas e devem ser tratadas diretamente com o órgão responsável – IPHAN.



¹A área de abrangência do sítio arqueológico somente é conhecida após a delimitação com pesquisa arqueológica interventiva. http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/INSTRUCAO_NORMATIVA_001_DE_25_DE_MARCO_DE_2015.pdf.

Introdução

conceito de interesse público

O diagnóstico sociotécnico, realizado pela TACIT Soluções Ltda., sobre o Plano Específico de Urbanização (PEU) Jurerê in_, teve como objetivo evidenciar a sua característica de “projeto estruturante”¹ para a Cidade de Florianópolis, atendendo às diretrizes definidas na revisão do seu Plano Diretor de Urbanização e, sobretudo, ao efetivo interesse público.

No caderno 1 estão os resultados das pesquisas socioeconômicas e suas análises. No caderno 3 estão colocados os resultados socioeconômicos esperados com o projeto apresentado no caderno 2.

Salienta-se que o conceito de interesse público, segundo a legislação brasileira, pode ser entendido a partir de diferentes perspectivas, dependendo do contexto em que é aplicado. De forma geral, o interesse público refere-se ao bem-estar da coletividade, aquilo que é considerado como sendo para o benefício geral da população. Este conceito

é utilizado em várias áreas do Direito, incluindo Direito Administrativo, Constitucional, Ambiental, entre outros, e serve como um princípio orientador para a atuação do Estado, direcionando políticas públicas, decisões administrativas e legislação.

Na legislação brasileira, o interesse público é frequentemente contraposto ao interesse privado, com a premissa de que, em caso de conflito, o interesse da coletividade deve prevalecer sobre os interesses individuais. Contudo, a definição precisa e a aplicação do conceito de interesse público podem variar, dependendo do contexto específico e da legislação aplicável. Por exemplo, na Constituição Federal de 1988, o princípio do interesse público é subjacente a diversos dispositivos, especialmente naqueles que tratam da administração pública (Art. 37), da ordem econômica (Art. 170) e social (Art. 193), entre outros. Observa-se que o conceito está frequentemente relacionado às práticas da administração pública e,

portanto, vinculado às noções de moralidade, eficiência, impessoalidade, legalidade e publicidade.

No contexto urbano, o interesse público é compreendido de modo mais preciso e detalhado a partir da leitura do art. 182 da Constituição, que dispõe sobre a política de desenvolvimento urbano, e do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), que, na forma do seu Art. 1º, Parágrafo único, é a norma que regulamenta o texto constitucional para dar efeito às vocações urbanísticas nele dispostas:

Art. 1º. Na execução da política urbana, de que tratam os art. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e in-

teresse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Nesse sentido, tanto a Constituição quanto o Estatuto da Cidade dispõem que é o Plano Diretor o instrumento básico e fundamental do processo de planejamento urbano municipal – e, portanto, o meio pela qual a função social da propriedade é regulamentada e cumprida. Sendo assim, no contexto urbano, entende-se que o interesse público é materializado a partir da aplicação dos princípios, diretrizes e dispositivos da Constituição, do Estatuto da Cidade e do Plano Diretor.

O Plano Diretor de Florianópolis, por sua vez, foi instituído pela Lei Complementar Municipal 482/2014. Nele, estão previstas as Áreas de Urbanização Especial (AUE), zoneamento que, pelas suas características

¹Projeto estruturante, do ponto de vista de planejamento urbano, é uma categoria de projeto cujas entregas finais contribuem, consideravelmente, com os objetivos definidos nos planos diretores de urbanização de uma cidade e que apresentam, simultaneamente, uma alta singularidade e uma alta transversalidade socioeconômica para o desenvolvimento desta cidade.

é um dos pivôs da política de desenvolvimento urbano sustentável da política municipal, pois conjuga preservação ambiental à formação de centralidades de uso misto e inclusão social. A revisão do Plano Diretor realizada em 2023 ajustou a regulamentação sobre as AUE, acentuando suas vocações de preservação ambiental e inclusão social. Não só isso, a nova redação do Plano Diretor dispôs que, para a urbanização dessas regiões, deve-se desenvolver um plano específico de urbanização (PEU).

No entanto, a caracterização do interesse público no desenvolvimento do PEU Jurerê in_ não se limita aos elementos descritos acima, também está baseada na oportunidade de democratização e gestão participativa dos espaços.

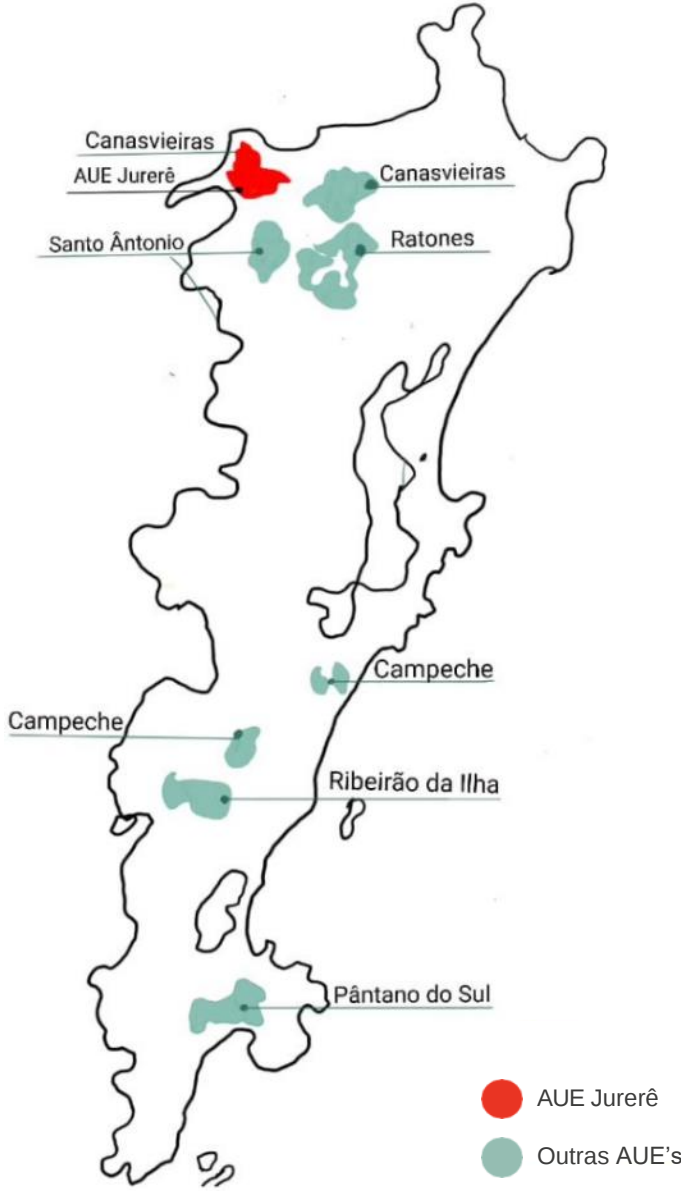
Diferentemente da concepção tradicional de planejamento urbano – que pratica uma separação total entre planeja-

mento e gestão, havendo inclusive um conflito entre essas duas dimensões, operando o planejamento apenas na esfera técnica e a gestão na dimensão política – **o novo paradigma do planejamento urbano parte do pressuposto de que a cidade é produzida por uma multiplicidade de agentes. Esses, por sua vez, devem ter sua ação coordenada, não em função de um modelo produzido em escritórios, mas a partir de um pacto** – a cidade que queremos – que corresponda ao bem comum da população.

O modelo participativo adotado na revisão do Plano Diretor foi um importante passo no sentido desse novo paradigma. Agora, como apresentado e proposto nestes cadernos, **a incorporação do conceito de “commons urbano”² nas AUEs poderia enfatizar ainda mais a gestão participativa e a sustentabilidade desses espaços urbanos, promovendo não apenas o**

acesso à moradia e a serviços básicos, mas também garantindo que espaços urbanos comuns sejam preservados, gerenciados e usufruídos de forma coletiva e democrática. Dessa forma, estes cadernos introduzem – como possibilidades para o PEU Jurerê in_ – mecanismos de governança participativa, com a ativa colaboração entre comunidade, organizações civis e poder público, para o planejamento, gestão e fiscalização desses espaços e recursos comuns, assegurando sua função social e sustentabilidade a longo prazo.

Portanto, este documento apresenta o diagnóstico sociotécnico, realizado pela TACIT Soluções Ltda., sobre o PEU Jurerê in_ a ser submetido à apreciação dos órgãos competentes da PMF, com o objetivo de evidenciar a sua singularidade, que atenda ao interesse público e às diretrizes formalizadas no Plano Diretor.



²Commons (bens comuns): O conceito de “commons”, ou “bens comuns”, popularizado por Elinor Ostrom (1990), refere-se a recursos compartilhados pelos membros de uma comunidade, que são cogerenciados por seus usuários de acordo com regras e normas estabelecidas coletivamente. Ostrom desafiou a ideia tradicional do “Tragédia dos Comuns” de Garrett Hardin, mostrando por meio de suas pesquisas que comunidades locais são capazes de criar e manter sistemas de governança eficazes para gerenciar recursos comuns de forma sustentável, sem necessariamente depender de soluções centralizadas pelo Estado ou pela privatização.

Visão geral do município de Florianópolis

crescimento populacional

O Censo realizado em 2022 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) fornece uma visão geral da estrutura populacional e habitacional de Florianópolis. Com uma população em constante crescimento, a cidade enfrenta desafios e oportunidades relacionados a urbanização, infraestrutura e serviços públicos, entre outros aspectos. Com uma população de 537.211 habitantes em 2022, **Florianópolis foi a terceira capital do Brasil que mais cresceu, em termos populacionais, nos últimos 12 anos**, conforme mostra o quadro 01.

Em Florianópolis, o Censo do IBGE (2022) levantou 285.000 domicílios particulares permanentes ocupados em 2022. Do total de domicílios particulares permanentes ocupados em Florianópolis, a maioria (284.234) corresponde a domicílios particulares. Os domicílios coletivos, destinados a abrigar grupos de pessoas em condições especiais – como hotéis, pensões, presídios, penitenciárias, quartéis, postos militares, asilos, orfanatos, internatos, conventos, hospitais e clínicas (com internação), alojamentos de trabalhadores e repúblicas –, totalizaram 766 em 2022.

Da mesma forma, o Censo do IBGE (2022) evidenciou que a área do município era de 674,844 km²,

Quadro 01: dados de Florianópolis a partir do Censo IBGE, 2022

Capital	UF	População em 2010 (IBGE)	População em 2022 (IBGE)	% de mudança populacional	Crescimento (decréscimo) populacional
São Paulo	SP	11.253.503	11.451.245	+1,76%	17a
Rio de Janeiro	RJ	6.320.446	6.211.423	-1,72%	21a
Brasília	DF	2.570.160	2.817.068	+9,52%	10a
Fortaleza	CE	2.452.185	2.428.678	-1,26%	20a
Salvador	BA	2.675.656	2.418.005	-9,63%	27a
Belo Horizonte	MG	2.375.151	2.315.560	-2,53%	21a
Manaus	AM	1.802.014	2.063.547	+14,51%	6a
Curitiba	PR	1.751.907	1.773.733	+1,25%	18a
Recife	PE	1.573.704	1.488.920	-3,20%	23a
Goiânia	GO	1.302.001	1.437.237	+10,39%	9a
Porto Alegre	RS	1.409.351	1.332.570	-5,40%	24a
Belém	PA	1.393.399	1.303.389	-6,50%	25a
São Luís	MA	1.014.837	1.037.775	+2,21%	16a
Maceió	AL	932.748	957.916	+2,71%	15a
Campo Grande	MS	786.797	897.938	+14,13%	7a
Teresina	PI	814.230	866.300	+6,39%	13a
João Pessoa	PB	723.515	833.932	+15,26%	5a
Natal	RN	803.739	751.300	-6,52%	26a
Cuiabá	MT	551.098	650.912	+17,66%	4a
Aracaju	SE	579.149	602.757	+5,53%	14a
Florianópolis	SC	421.240	537.211	+27,53%	3a
Porto Velho	RO	428.527	460.413	+7,44%	12a
Macapá	AP	398.204	442.933	+11,23%	8a
Boa Vista	RR	284.313	413.486	+45,43%	1a
Rio Branco	AC	336.038	364.756	+8,55%	11a
Vitória	ES	319.738	322.869	+0,98%	19a

Fonte: área territorial brasileira 2022. Rio de Janeiro (IBGE, 2023).

o que gerava uma densidade demográfica em Florianópolis de 796,05 habitantes por km2, que pode ser considerada, ainda, uma cidade de média densidade demográfica, pois em áreas urbanas, especialmente em cidades com estruturas verticais e um bom planejamento urbano, uma densidade demográfica como essa pode ser considerada média, já que muitas grandes cidades do mundo têm densidades populacionais muito mais altas.

Por outro lado, se comparada com áreas rurais ou cidades menores, essa densidade poderia ser considerada alta. Em todo caso, para determinar se Florianópolis é considerada uma cidade de média ou alta densidade demográfica, seria útil comparar essa densidade com a de outras cidades brasileiras e cidades de tamanho similar em outras partes do mundo, bem como considerar o planejamento urbano local e a distribuição da população na cidade.

Por outro lado, para definir a sustentabilidade de uma cidade, em função de sua densidade demográfica, é necessário estabelecer faixas específicas com base no número de habitantes por metro quadrado (OECD, 2011; DEMPSEY, N., BROWN, C. & BRAMLEY, G., 2012; LIESKE, S. N., 2017; RAY- NOR, K. E., 2017; POLINESI, G. et al., 2020).

Segundo esses autores, essas categorizações podem variar conforme o contexto regional e o uso da terra. Para efeitos deste diagnóstico propomos uma forma generalizada para esta categorização, que poderá servir de referência para a apreciação dos órgãos competentes da PMF.

Densidade

análise determinante

Categorias de densidade demográfica:

Baixa

- Definição: áreas com espaços amplos, frequentemente encontradas em regiões suburbanas ou rurais, onde a infraestrutura é mais dispersa.
- Faixa de densidade: menos de 10 habitantes/m².

Média

- Definição: tipicamente áreas de transição entre alta e baixa densidade, incluindo muitos tipos de subúrbios e cidades menores.
- Faixa de densidade: 10 a 30 habitantes/m².

Alta

- Definição: comum em centros urbanos e cidades grandes, onde o espaço é limitado e o custo da terra é alto.
- Faixa de densidade: mais de 30 habitantes/m².

Essas categorias fornecem um quadro geral para ajudar na classificação da densidade demográfica das cidades e podem ser ajustadas conforme necessário para atender aos critérios específicos de um estudo socioeconômico.

Determinar a “densidade demográfica ideal” para que uma cidade seja considerada sustentável é uma questão complexa e depende de muitos fatores. Não existe um valor único ou específico que se aplique universalmente, pois a sustentabilidade de uma cidade envolve o equilíbrio entre a densidade populacional e a capacidade de infraestrutura e serviços locais de suportar essa população de maneira ecologicamente responsável, economicamente viável e socialmente justa. Contudo, podemos destacar alguns pontos importantes para entender essa questão.

Fatores influenciadores

- Infraestrutura e planejamento urbano: cidades bem planejadas com infraestrutura adequada podem suportar densidades mais altas sem sacrificar a qualidade de vida.

- Tecnologia e inovação: avanços em tecnologias verdes, sistemas de energia renovável e práticas de construção sustentável.
- Recursos disponíveis: a densidade ideal também depende da disponibilidade de recursos naturais locais, como água e energia, e a capacidade de gerenciar resíduos e reciclagem eficientemente.

Cultura e comportamento da população

- Práticas sustentáveis adotadas pelos residentes, como reciclagem e redução de desperdício.

Exemplos de densidade e sustentabilidade

- Cidades europeias: muitas cidades europeias, como Copenhague e Amsterdã, são consideradas sustentáveis com densidades populacionais relativamente altas. Elas investem em transporte público eficiente, têm políticas robustas

de gestão de recursos e um forte compromisso com práticas sustentáveis.

- Cidades asiáticas: cidades como Tóquio e Cingapura atingem altos níveis de sustentabilidade por meio de tecnologias avançadas e planejamento rigoroso, apesar de suas altas densidades demográficas.

Em resumo, a densidade demográfica “ideal” para sustentabilidade varia, mas é fundamental que seja suportada por um planejamento urbano centrado nas pessoas, inteligente e sustentável, adaptado às condições locais e às necessidades da população.

Cidades mais humanas, inteligentes e sustentáveis, frequentemente, encontram um ponto de equilíbrio onde a densidade populacional maximiza a eficiência dos recursos e serviços sem comprometer a qualidade de vida ou o meio ambiente.

Salientamos que todos esses aspectos citados foram devidamente considerados no diagnóstico sociotécnico realizado, conforme detalhado a seguir.

Visão geral

do distrito de Canasvieiras

Especificamente, em relação ao distrito de Canasvieiras, localizado no norte da ilha de Santa Catarina, que ocupa uma área de 2.912,5 ha, possui uma população total de 25.371 habitantes, conforme dados do IBGE (2022). A média de moradores por domicílio em Canasvieiras é de 2,33 pessoas. Esse número indica a composição familiar média na região. O Censo revela que o distrito é densamente povoado, com uma expressiva quantidade de domicílios particulares ocupados.

O distrito de Canasvieiras desempenha um papel importante no contexto de Florianópolis, sendo um dos mais populosos e com alta densidade habitacional, contribuindo significativamente para a dinâmica demográfica, econômica e social do município. É também reconhecido por sua relevância socioeconômica, destacando-se por suas belas praias e infraestrutura orientada para o setor do turismo e para a tecnologia, com a implantação do Sapiens Parque. A concentração de habitantes e domicílios no distrito de Canasvieiras implica demandas especí-

ficas relacionadas à infraestrutura urbana, aos serviços públicos e ao planejamento urbano, entre outros aspectos.

No curto prazo, o aumento do investimento em infraestrutura urbana para a implantação das AUEs pode não gerar uma significativa criação de novos empregos e renda para a população. Todavia, na análise de longo prazo, os estudos¹ mostram que as fontes de renda geradas são mais sustentáveis quando relacionadas aos efeitos desses investimentos, e não às causas.

As estimativas referentes ao número de turistas, por exemplo, utilizam o número de visitantes decorrente da implantação da AUE e da realização de eventos culturais, esportivos e científicos a ela relacionados como uma variável completamente independente do resto das pessoas que visitam o distrito em outros períodos, desconsiderando o efeito de deslocamento, frequente durante o período de verão.

Assim, o que é relevante para o desenvolvimento socioeconômico de um determinado território, como o distrito de Canasvieiras, são os aumentos no turismo e no comércio local, bem como o desenvolvimento de novas atividades socioeconômicas que poderão surgir com o desenvolvimento dessas AUEs.

¹Fonte: BLOMLEY, N. K., 2004; QUIST, J., 2007; BID, 2011; BRENNER, N., 2013; BNDES, 2017; DOWNS, T. J., 2018; COSTA, E. M., 2020; PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2020; SUSTENTABILITY, 2023.

A modificação na estrutura do emprego, com as novas atividades econômicas – como a economia do conhecimento, a economia criativa, a economia verde, a economia azul, a economia circular e, também, as novas atividades de interesse público, é fundamental para criar um espaço urbano mais sustentável, no qual os cidadãos que nele vivem têm seu modo de vida cotidiano afetado positivamente por uma ampla gama de serviços públicos. Esses serviços formam uma rede integrada de geração de valor que impacta tanto produtivamente quanto social e politicamente.

Esses são, justamente, os pontos de destaque definidos no PEU Jurerê in_: planejamento urbano com delimitação e diagnóstico da ocupação espacial proposta, infraestrutura urbana com o programa de intervenções e o conceito proposto, os impactos desejados com a implantação do PEU e os serviços públicos essenciais.

Entretanto, para a definição do PEU Jurerê in_, preliminarmente foi realizada uma pesquisa socioeconômica com os funcionários do Grupo Habitasul.

As tendências identificadas nos itens anteriores devem influenciar o planejamento urbano e o desenvol-

vimento econômico do distrito de Canasvieiras nos próximos anos, direcionando investimentos em infraestrutura e mobilidade urbana, transporte público e outras áreas, para satisfazer as necessidades e preferências da população.

A criação de centralidade com o PEU Jurerê in_ está totalmente alinhada ao **conceito da cidade de 15 minutos**, propondo uma solução urbanística.

“Uma cidade de 15 minutos é um conceito urbano residencial no qual a maioria das necessidades diárias pode ser atendida a pé ou de bicicleta a partir das casas dos moradores. O conceito foi popularizado por Anne Hidalgo, prefeita de Paris, e inspirado pelo cientista franco-colombiano Carlos Moreno em 2016.”

Fonte: Wikipédia

O diagnóstico sociotécnico foi baseado em:

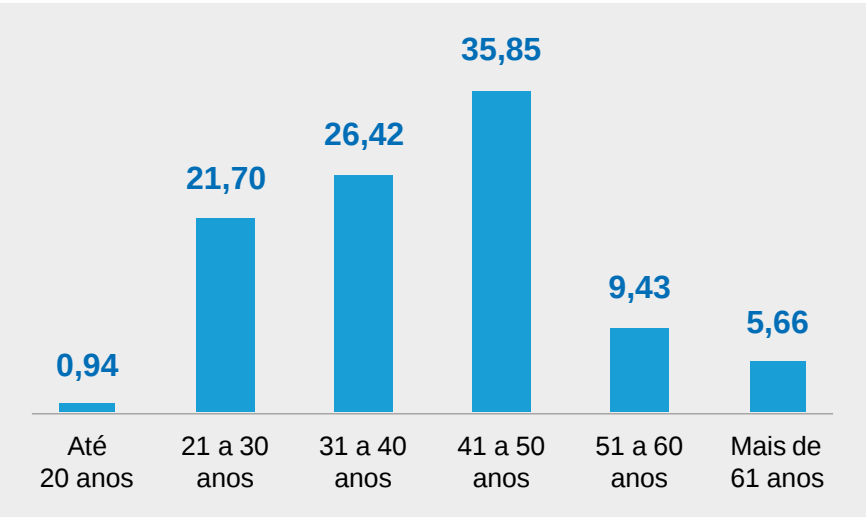
Uma pesquisa socioeconômica preliminar, realizada pelo Grupo Habitasul, que abrangeu cerca de 318 pessoas e apontou o perfil dos funcionários da empresa. Com o objetivo de entender o perfil das pessoas que trabalham em Jurerê e residem em outros bairros. Esta população englobou os setores administrativo, o Sistema de Saneamento, o hotel IL Campanario, o hotel Jurerê Beach Village e o OPEN. A pesquisa foi aplicada em duas fases, sendo a primeira entre os dias 7 de novembro de 2023 e 20 de novembro de 2023 e a segunda entre os dias 4 de janeiro de 2024 e 16 de janeiro de 2024. Além desta pesquisa, foram adicionadas mais duas, elaboradas por empresas parceiras BRAIN (Bureau de Inteligência Corporativa), IDEA1 e VITAE URBANISMO, e Instituto Cidades Responsivas do Grupo OSPA, trazendo dados atualizados do IBGE (Caderno 1).

Resultados

das pesquisas socioeconômicas

Primeiramente, serão apresentados os resultados da pesquisa socioeconômica realizada pelo Grupo Habitasul, que contou com 106 respostas, o que equivale uma amostra representativa de 33,33% do total possível da população pesquisada. Seguem os resultados da pesquisa socioeconômica que, em parte, fundamentaram as propostas incorporadas no PEU Jurerê in_.

Figura 29: Distribuição das idades dos respondentes da pesquisa socioeconômica em porcentagem (%)

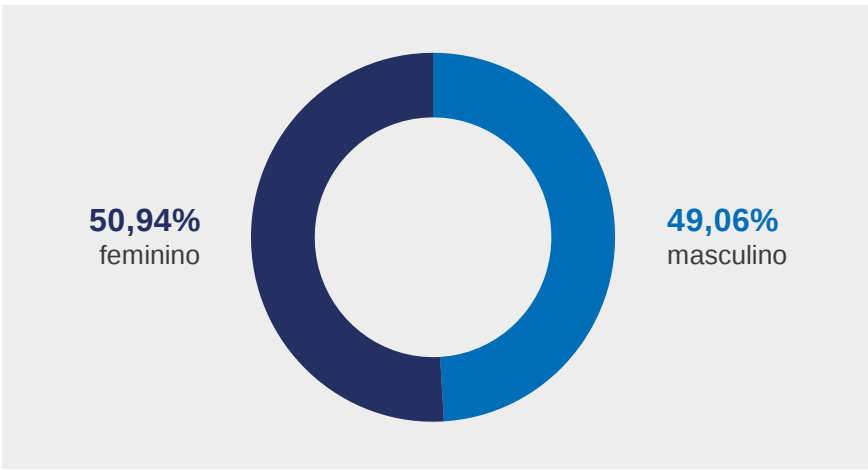


Com base nos resultados, constata-se que a faixa etária mais representativa entre os respondentes situa-se entre 21 e 50 anos, abarcando impressionantes 83,97% do total.

Fonte dos gráficos: pesquisa socioeconômica Habitasul (2024).

Esse intervalo etário sugere que a força de trabalho é predominantemente composta por adultos jovens e de meia-idade, indicando uma dinâmica demográfica específica para o ambiente de trabalho em Jurerê Leste e Jurerê Oeste. Além disso, destaca-se que a faixa de 41 a 50 anos apresenta a maior representatividade, com aproximadamente 35,85% dos respondentes, o que sugere uma concentração significativa de trabalhadores nessa faixa etária.

Figura 30: Divisão de gênero dos respondentes da pesquisa socioeconômica



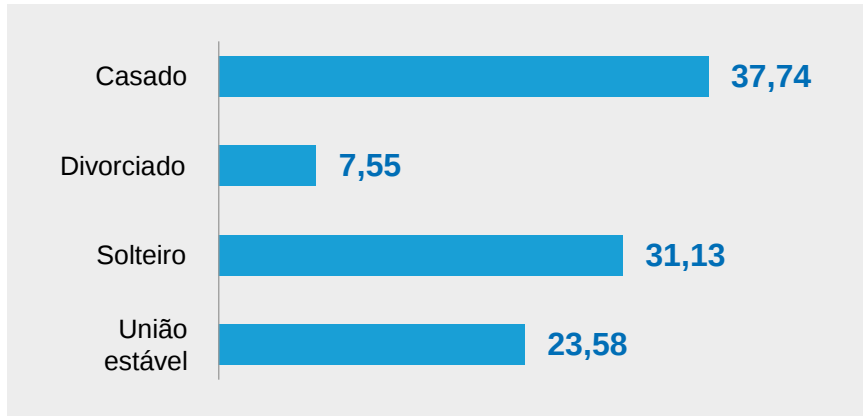
Os dados apresentados na figura 30 revelam uma divisão de gênero quase equitativa, com 50,94% dos respondentes identificados como do sexo feminino e 49,06% como do sexo

masculino. Essa distribuição igualitária entre homens e mulheres reflete uma tendência de diversidade de gênero no ambiente de trabalho da região, apontando para uma representação equilibrada de ambos os sexos. Este dado é particularmente relevante num contexto em que as questões de igualdade de gênero e inclusão no mercado de trabalho ganham crescente importância, demonstrando o compromisso do Grupo Habitasul com a promoção da diversidade e igualdade de oportunidades.

A figura 31 evidencia o estado civil dos respondentes da pesquisa socioeconômica. Nota-se que 37,74% dos participantes se identificaram como casados, enquanto 31,13% afirmaram ser solteiros.

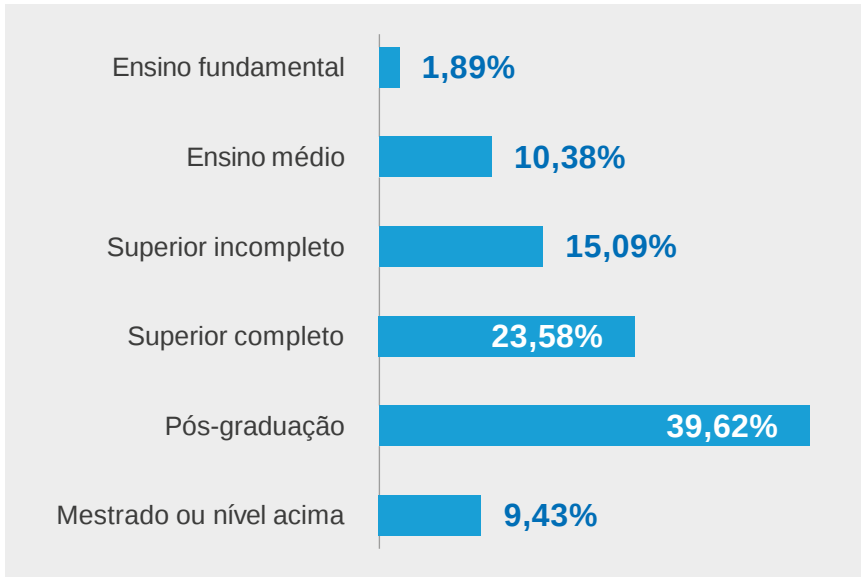
Adicionalmente, 23,58% dos respondentes estão em união estável e 7,55% são divorciados. Esses dados indicam uma diversidade nas situações familiares dos trabalhadores da região, destacando-se uma proporção significativa de indivíduos casados ou em união estável, bem como uma parcela considerável de solteiros e divorciados. A variedade dos estados civis sugere distintas dinâmicas familiares e necessidades pessoais entre os trabalhadores de Jurerê/Jurerê Internacional, aspectos que podem influenciar de maneira significativa os tipos de moradias e serviços a serem disponibilizados no PEU Jurerê in_.

Figura 31: estado civil dos respondentes da pesquisa socioeconômica



Os dados apresentados na figura 32 nos permitem identificar um perfil educacional altamente qualificado entre os respondentes: 72,63% dos participantes possuem nível superior completo, o que indica uma predominância de profissionais com formação acadêmica avançada na região.

Figura 32: nível de escolaridade dos respondentes da pesquisa socioeconômica



Dentro desse grupo, destaca-se que 54,54% possuem pós-graduação e 9,43% detêm mestrado ou doutora-

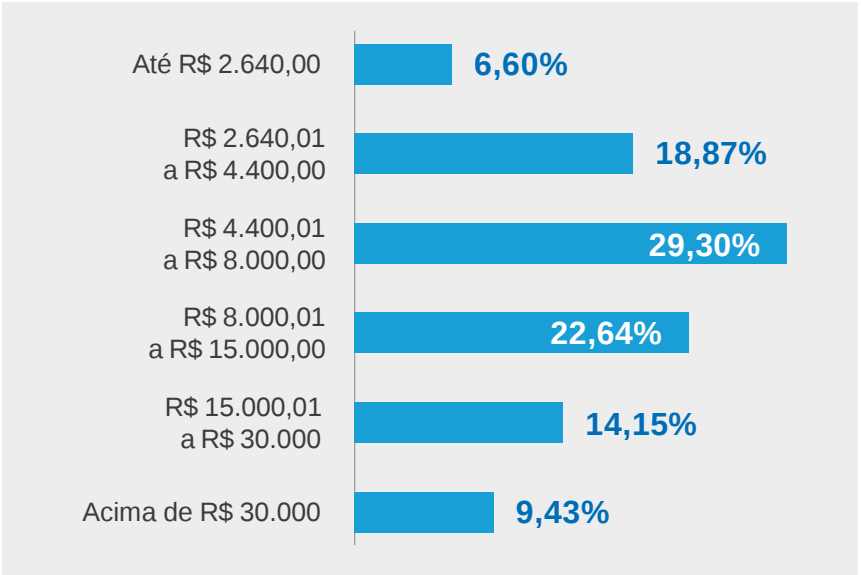
Fonte dos gráficos: pesquisa socioeconômica Habitasul (2024).

do, evidenciando um elevado grau de especialização e expertise. Esses dados sugerem um ambiente de trabalho altamente capacitado e especializado em Jurerê Leste /Jurerê Oeste.

Ademais, o estudo também mostrou que 15,09% dos respondentes têm nível superior incompleto, 10,38% concluíram o ensino médio e apenas 1,89% têm ensino fundamental. Esta distribuição educacional sublinha a valorização da qualificação acadêmica e do investimento em educação entre os trabalhadores da região. Interessante notar a correlação entre o elevado nível de formação educacional e a faixa etária predominante dos trabalhadores, concentrada entre 21 e 50 anos, conforme mencionado anteriormente.

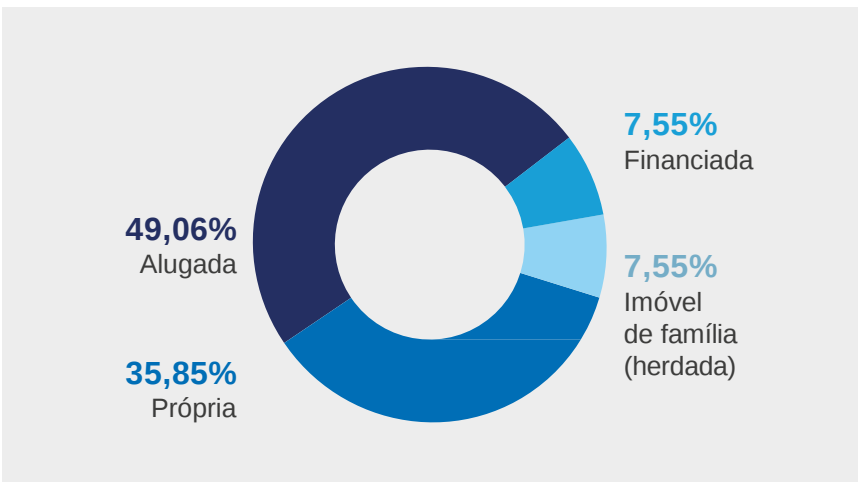
Esses dados sugerem a importância que a implantação do PEU Jurerê in_ terá para o desenvolvimento de atividades econômicas intensivas, como economia do conhecimento, economia criativa, economia verde, economia azul e economia circular.

Figura 33: faixa de renda dos respondentes da pesquisa socioeconômica



Analisando a figura 33 é possível identificar que, individualmente, o maior percentual (28,30%) dos respondentes encontra-se na faixa de renda de R\$ 4.000,01 a R\$ 8.000,00. Por outro lado, o gráfico mostra também que, praticamente, a metade dos respondentes têm uma faixa de renda familiar acima de R\$ 8 mil. Constituindo-se em informações relevantes para definir os diferentes tipos de atividades de serviços que poderão ser implantadas no PEU Jurerê in_, tais como shoppings, lojas, supermercados, padarias, restaurantes, cafés, sorveterias, salões de beleza, cabeleireiro, estética, farmácias, lavanderias, cinemas, clínicas, postos de saúde, hospital-dia, creches, escolas, colégios, universidades etc.

Figura 34: tipo de moradia dos respondentes da pesquisa socioeconômica



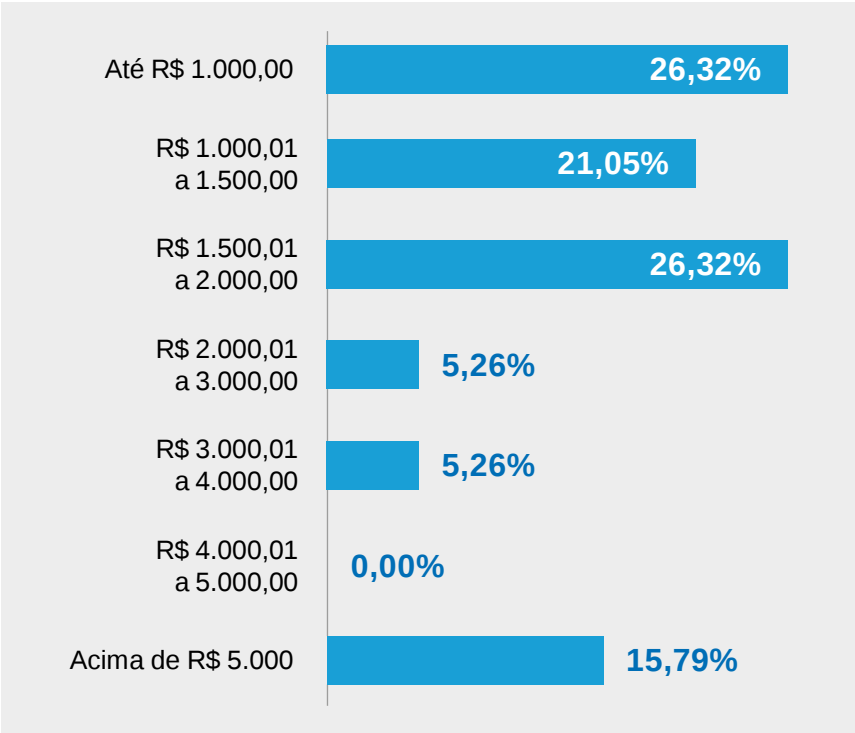
A figura 34 demonstra que a pesquisa socioeconômica identificou que 49,06% dos trabalhadores relataram morar de aluguel, enquanto 35,85% afirmaram possuir casa própria. Ademais, 7,55% dos respondentes revelaram ter imóvel financiado, e a mesma porcentagem reside em imóveis herdados da família. Esses resultados refletem uma diversidade de situações habitacionais entre os trabalhadores da região, tendo o aluguel como única opção de moradia quando levada em conta a renda dos entrevistados.

Tais resultados oferecem informações importantes para a formulação de políticas habitacionais e programas de apoio aos trabalhadores da região, ampliando a compreensão sobre as necessidades e realidades habitacionais da força de trabalho, e fomentando o desenvolvimento de estratégias e iniciativas que almejam o bem-estar e a melhoria da qualidade de vida dos trabalhadores. Além disso, possibilitam o atendimento pelo PEU Jurerê in_.

Considerando as premissas das AUEs de prover habitação social, conforme definido na revisão do Plano Diretor de Urbanização do Município de Florianópolis, os resultados da pesquisa indicam que 25,47% dos respondentes se qualificariam para as faixas 1 e 2 do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), podendo adquirir imóveis de até R\$ 250.000,00. Observa-se ainda que 28,30% dos trabalhadores de Jurerê poderiam ser beneficiários da faixa 3 do programa Minha Casa Minha Vida, que permite a aquisição de imóveis de até R\$ 350.000,00.

Levando em conta o total de respondentes, aproximadamente 54% dos trabalhadores de Jurerê estariam em condições de se beneficiar do Programa Minha Casa Minha Vida.

Figura 35: faixa de valor de financiamento dos respondentes da pesquisa socioeconômica



De acordo com os dados apresentados na figura 35, a maioria dos respondentes com financiamento imobiliário concentra-se em faixas de valores mais baixos.

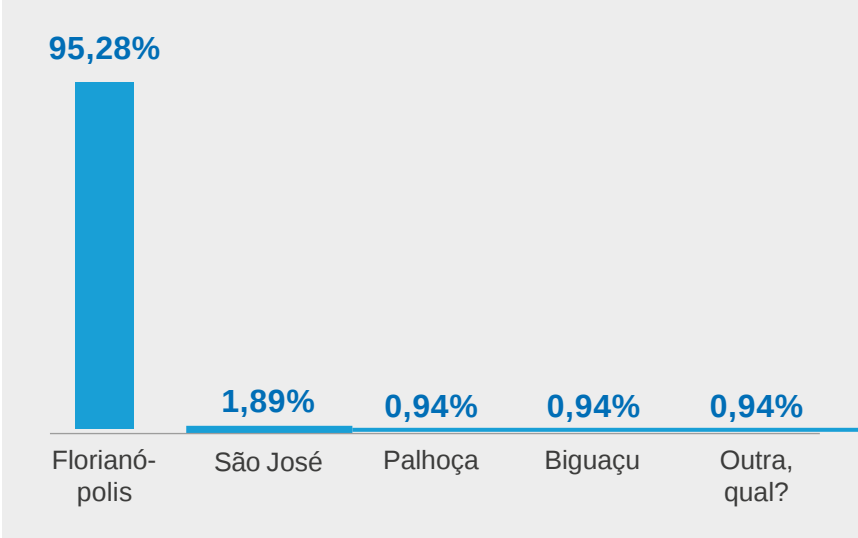
Cerca de 55,56% dos respondentes possuem financiamentos de até R\$ 2.000,00, sendo as faixas de valores de R\$ 1.000,01 a R\$ 1.500,00 e de R\$ 1.500,01 a R\$ 2.000,00 responsáveis por, respectivamente, 22,22% e 27,78% do total das respostas. Em contraste, apenas 11,11% dos respondentes têm financiamentos acima de R\$ 5.000,01. Este resultado reforça o potencial do PEU Jurerê in_ em ampliar as oportunidades

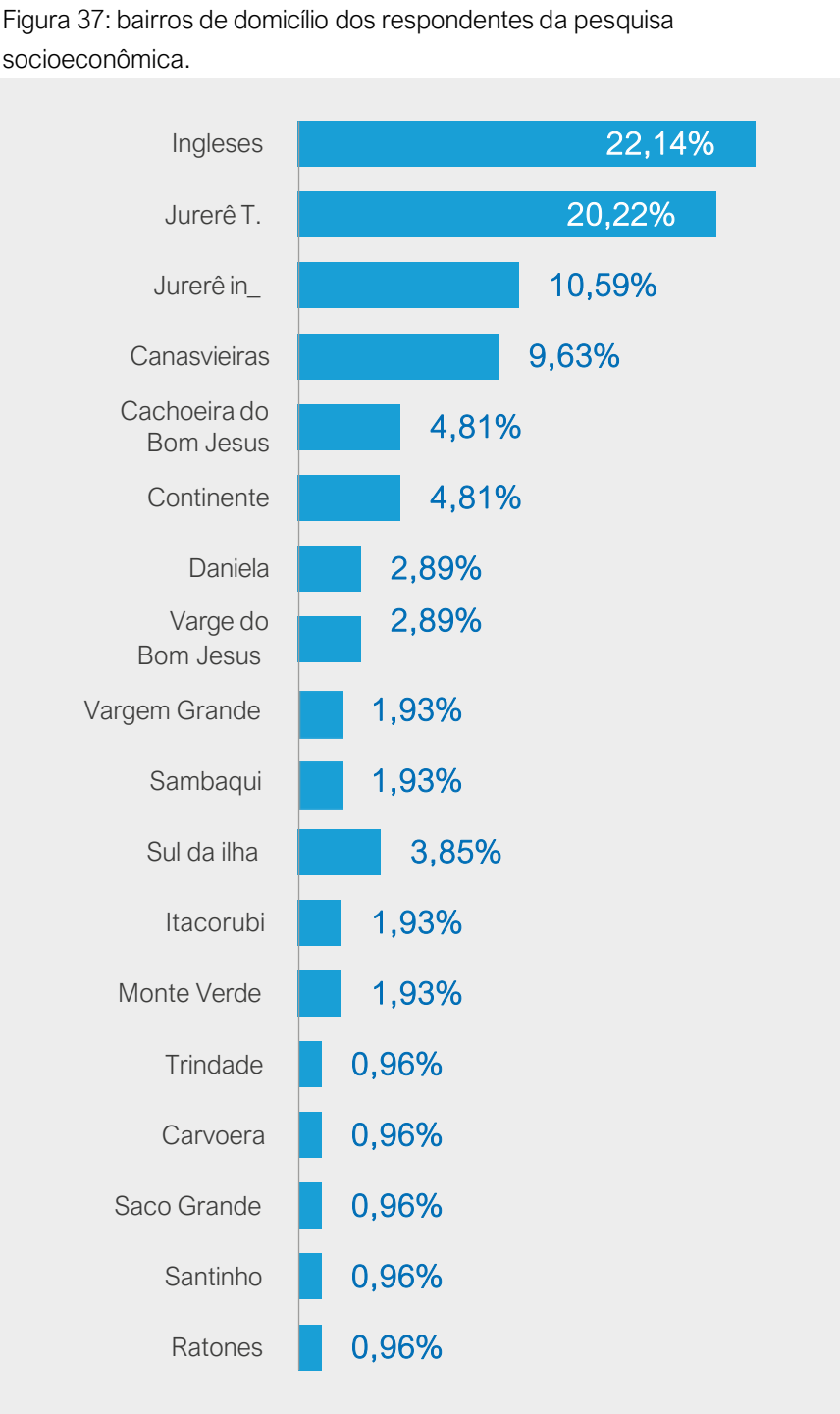
para um número maior de famílias alcançarem a conquista da moradia própria.

Os resultados apresentados na figura 36, oriundos da pesquisa socioeconômica, fornecem insights importantes sobre a origem residencial dos participantes. Segundo os dados coletados, a grande maioria dos respondentes, aproximadamente 95,28%, reside em Florianópolis, o que indica uma forte concentração de trabalhadores locais.

Em contrapartida, uma pequena parcela dos participantes, que corresponde a 4,72% das respostas, reside em outras cidades da região metropolitana de Florianópolis, tais como São José, Palhoça e Biguaçu, ou em locais mais distantes, como Chapecó.

Figura 36: cidade de domicílio dos respondentes da pesquisa socioeconômica





Fonte do gráficos: pesquisa socioeconômica Habitasul (2024).

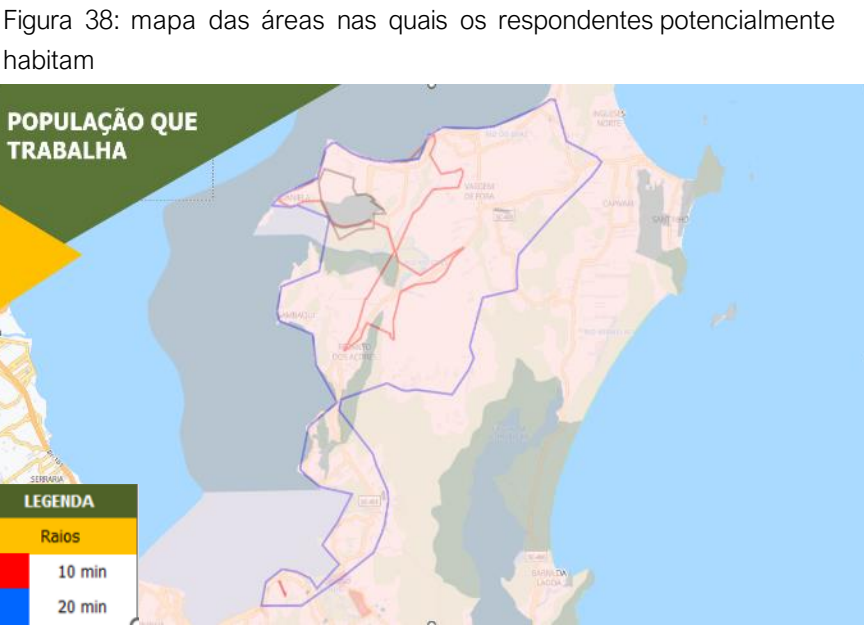
Ao analisar as respostas dos trabalhadores que participaram da pesquisa socioeconômica, no que se refere aos bairros de residência em Florianópolis, conforme figura 37, identificam-se tendências regionais significativas.

Considerando que a Pesquisa Socioeconômica realizada com os empregados do Grupo Habitasul identificou que a maioria deles trabalha em Jurerê Leste/Jurerê Oeste, não utiliza o transporte público e que 40% residem a mais de 20 minutos do trabalho, percebe-se uma relação direta com os problemas de mobilidade urbana enfrentados pela cidade. Infelizmente, Florianópolis apresenta desafios comuns a muitas cidades brasileiras nesse âmbito, como congestionamentos e a falta de infraestrutura adequada para o transporte público, além de questões de acessibilidade.

No mapa da figura 38 é possível visualizar as áreas onde os trabalhadores de Jurerê Leste/Jurerê Oeste poderiam residir para ter um deslocamento até o trabalho de 10 e 20 minutos. Segundo a pesquisa socioeconômica realizada com os trabalhadores locados em Jurerê/Jurerê Internacional, aproximadamente 40% enfrentam um deslocamento diário superior a 20 minutos (40 minutos considerando ida e volta).

De acordo com o urbanista Carlos Moreno (2023), professor na Sorbonne, que cunhou o conceito “cidade de 15 minutos”, “viver de maneira diferente significa, acima de tudo, mudar nossa relação com o tempo, especialmente aquele relacionado à mobilidade, que tem deteriorado significativamente a qualidade de vida devido ao tempo despendido em deslocamentos”.

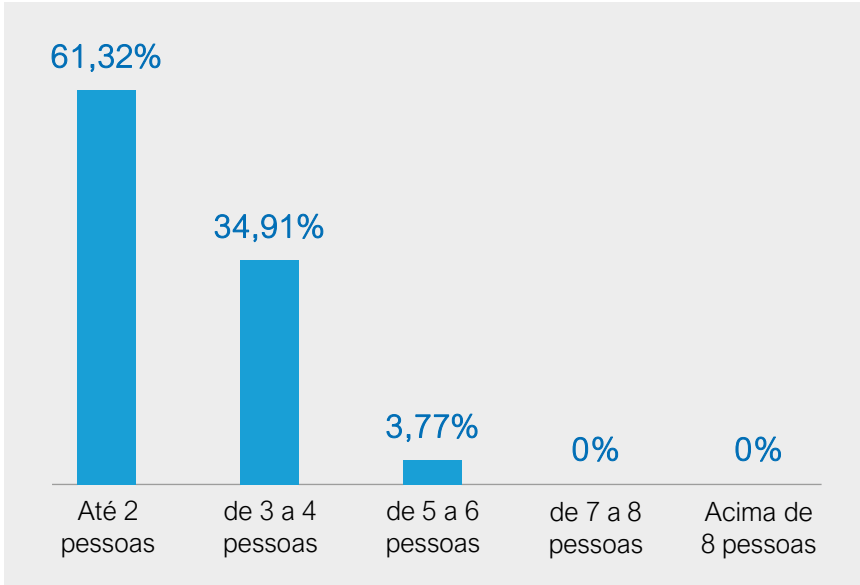
O PEU Jurerê in_ surge como uma solução para este problema, visando que a comunidade residente no futuro tenha acesso a saúde, educação, lazer, comércio e trabalho a no máximo 15 minutos de casa. Este conceito reimagina o planejamento urbano para atender às necessidades básicas dos habitantes, criando comunidades mais integradas e resilientes. Uma comunidade que valoriza o pedestre e busca minimizar a dependência de veículos é o foco do PEU Jurerê in_. Esta será uma comunidade de 15 minutos, promovendo a redução dos longos deslocamentos e, conseqüentemente, um avanço na qualidade de vida das pessoas, ao aumentar a segurança, reduzir a propagação de doenças, fomentar a cooperação, fortalecer a economia local e diminuir o tráfego de veículos, o que, por sua vez, diminui a poluição, entre outros benefícios.



Fonte: pesquisa socioeconômica BRAIN (2018)

A figura 39, abaixo, evidencia que a maioria das pessoas que trabalham na região possui uma composição familiar pequena, com até duas pessoas, representando 61,32% dos respondentes. Isso sugere uma predominância de casais sem filhos ou de famílias pequenas.

Figura 39: composição familiar dos respondentes da pesquisa socioeconômica



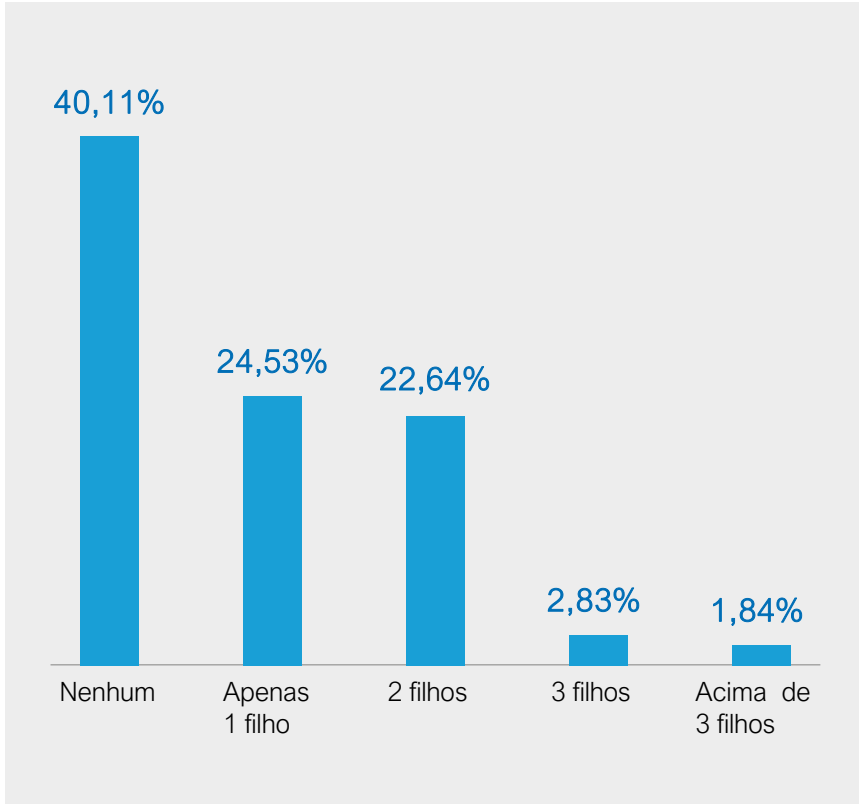
Cerca de 34,91% das famílias que trabalham em Jurerê/Jurerê Internacional são compostas por três a quatro pessoas. Embora representem uma proporção menor em comparação com famílias de até duas pessoas, essa faixa de tamanho familiar ainda é significativa, tendo uma pequena parcela, de 3,77% das famílias, com cinco ou seis pessoas. Acima de seis pessoas morando na mesma residência não houve resposta.

A pesquisa identificou média de 2,65 moradores por unidade habitacional, valor bem próximo ao do Censo de 2022 para

o município de Florianópolis, que foi de 2,43 moradores por unidade habitacional em Florianópolis e 2,33 quando comparado ao distrito de Canasvieiras. Esses dados são importantes para a definição da área dos futuros imóveis na AUE de Jurerê in_, tendo em vista a potencial demanda por novas habitações e o perfil da família dos seus futuros ocupantes.

Entretanto, uma pesquisa de mercado mais aprofundada é necessária para definir, de forma mais precisa, não só as áreas dos imóveis, mas também as tendências tecnológicas, sociais, culturais e ambientais. Em todo caso, pode-se

Figura 40: número de filhos dos respondentes da pesquisa socioeconômica



afirmar que a tecnologia e a sustentabilidade são as palavras de ordem no momento, além de condomínios que oferecem estruturas cada vez mais completas.

De acordo com os dados coletados e apresentados na figura 40, a maioria dos respondentes, representando 48,11%, não possui filhos, enquanto 24,53% têm apenas um filho e 22,64% possuem dois filhos. Em contrapartida, uma pequena proporção dos participantes, cerca de 2,83%, tem três filhos e 1,89% mais de três filhos.

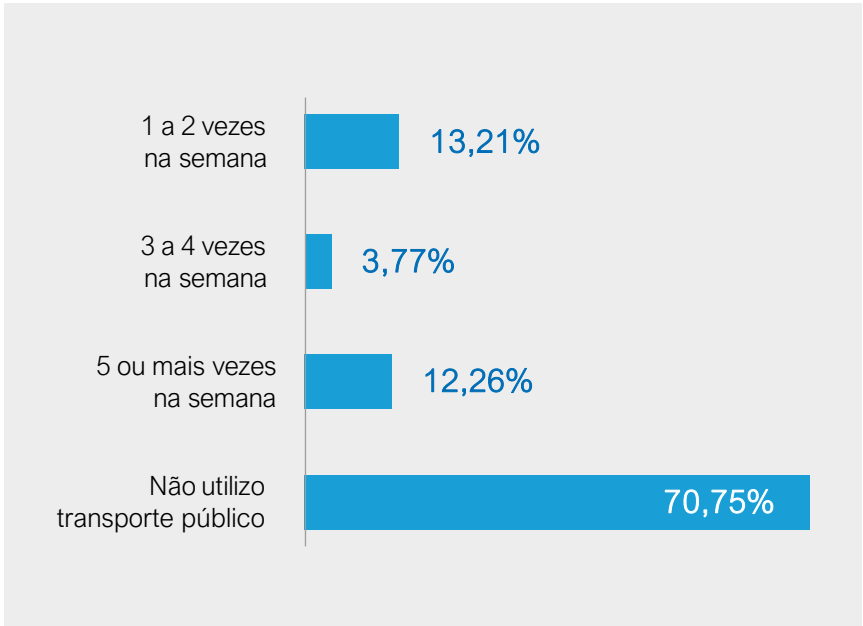
Esses dados revelam uma diversidade de situações familiares entre os trabalhadores de Jurerê/Jurerê Internacional. A maior parte dos participantes não têm filhos, o que pode refletir uma preferência pessoal por não ter descendentes ou uma fase da vida em que a prioridade está em outros aspectos, como a carreira profissional ou a estabilidade financeira. Por outro lado, existe uma proporção significativa de trabalhadores que têm um ou dois filhos, indicando a presença marcante de famílias nucleares na região. Esta análise confirma as informações do gráfico anterior, que identificou uma presença consideravelmente maior de famílias pequenas.

A pesquisa também abordou a questão do acesso à saúde de qualidade e as respostas revelaram que 69,81% acreditam que suas famílias possuem, enquanto 30,19% indicaram não ter esse acesso, um percentual extremamente relevante ao considerarmos essa proporção em nível populacional. Posteriormente, ao serem questionados sobre os aspectos necessários para o acesso à saúde de qualidade, percebeu-se uma diversidade de opiniões.

Os participantes mencionaram várias áreas para melhoria, incluindo a necessidade de mais investimentos em infraestrutura de saúde, qualificação e valorização dos profissionais da área, maior disponibilidade de hospitais e postos de saúde na região de Jurerê, melhores políticas públicas de saúde e a ampliação do acesso a planos de saúde, entre outros.

A figura 41, abaixo, evidencia que a maioria, 70,75%, dos trabalhadores de Jurerê não utiliza o transporte público, e os principais motivos apontados para o não uso são a pouca disponibilidade de horários e linhas, além do tempo de espera na troca nos terminais.

Figura 41: uso do transporte coletivo pelos respondentes da pesquisa socioeconômica



Fonte dos gráficos: pesquisa socioeconômica Habitasul (2024).

A identificação de que a maioria dos trabalhadores de Jurerê não utiliza o transporte público, aliada aos principais motivos apontados para essa escolha, evidencia desafios significativos na acessibilidade e eficiência do transporte público na região. Discutir esse problema e possíveis soluções é crucial para aprimorar a mobilidade e a qualidade de vida dos trabalhadores e residentes.

A pesquisa socioeconômica também levantou questões sobre a qualidade dos serviços públicos, como educação e saúde em Jurerê Leste/Jurerê Oeste. Os resultados revelam uma percepção predominantemente neutra sobre esse assunto, com a maioria dos entrevistados considerando-os nem bons nem ruins. No entanto, uma parcela significativa, 17,92%, avalia esses serviços como ruins ou muito ruins, enquanto apenas 38,68% os consideram bons ou muito bons. Isso indica que há margem para melhorias na prestação desses serviços na região.

A pesquisa apontou que os serviços públicos mais utilizados pelos respondentes estão distribuídos em várias regiões, com destaque para o centro da cidade, o norte da ilha (principalmente Canasvieiras e Ingleses) e São José.

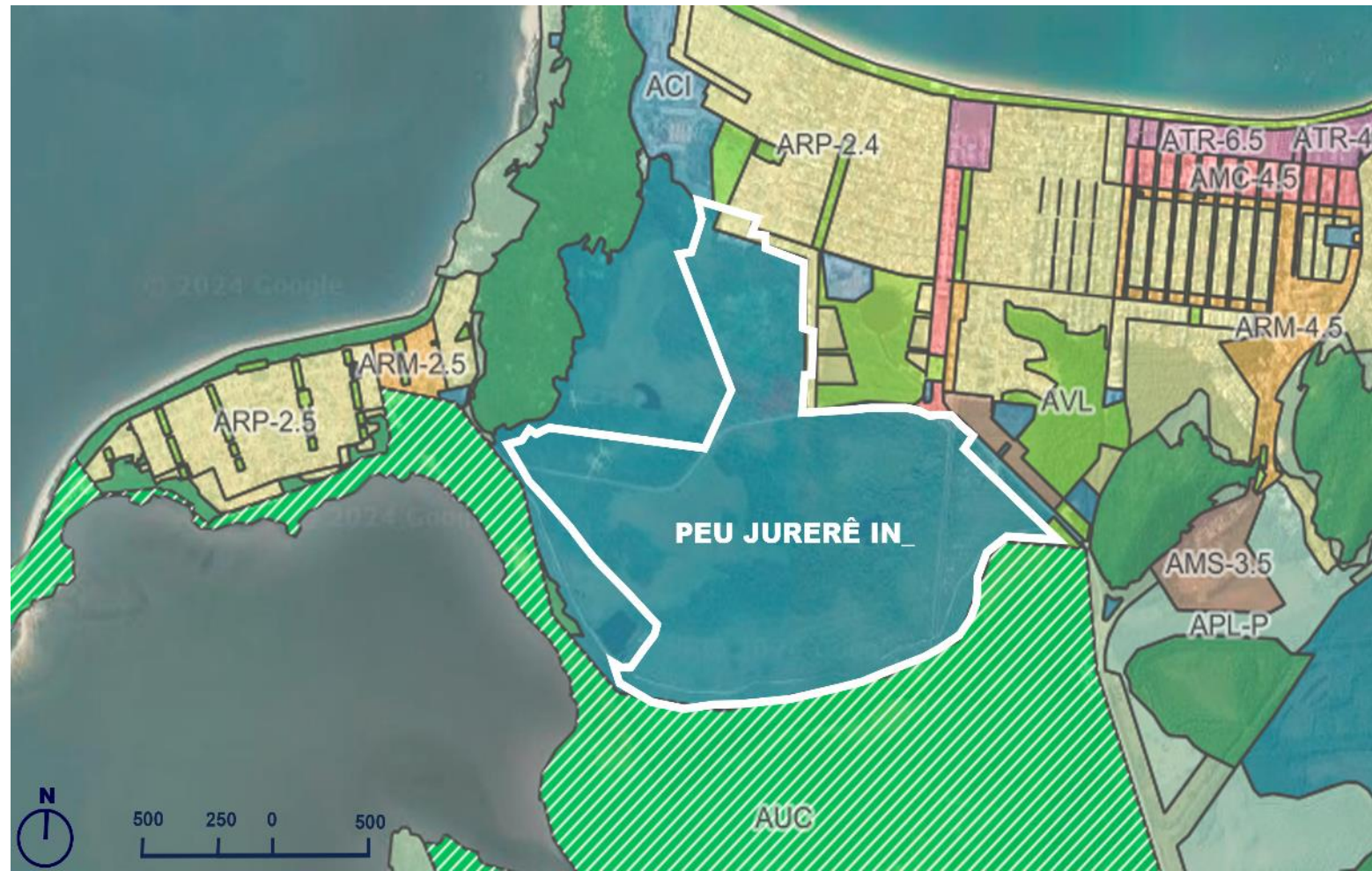
Esses resultados sugerem que, apesar da percepção neutra predominante quanto à qualidade dos serviços públicos em Jurerê Leste/Jurerê Oeste, muitos trabalhadores ainda buscam serviços fora dessa região. Isso pode indicar que, embora os serviços públicos locais sejam considerados aceitáveis, eles podem não satisfazer completamente as necessidades dos residentes e trabalhadores.

Portanto, melhorias na oferta e qualidade dos serviços públicos locais podem ajudar a diminuir a dependência de serviços situados em outras regiões, aumentando a conveniência e satisfação da comunidade local.

Quando indagados sobre a segurança em Jurerê Leste/Jurerê Oeste, **a maioria dos entrevistados expressou um alto nível de segurança, com 89,63%** atribuíram uma pontuação entre 8 e 10 na escala de segurança. Notavelmente, a pontuação mais alta, 10, foi selecionada por 36,79% dos participantes, indicando uma sensação de segurança muito elevada na região.

A distribuição das respostas sugere que a percepção de segurança em Jurerê Leste/Jurerê Oeste é geralmente positiva. Essa alta sensação de segurança é influenciada por fatores como a presença de segurança privada, baixas taxas de criminalidade percebida e um ambiente geralmente pacífico. Esses resultados destacam a importância de levar em conta a percepção subjetiva de segurança dos moradores e trabalhadores ao planejar e implementar políticas e medidas de segurança na região. Uma sensação elevada de segurança pode contribuir significativamente para a qualidade de vida e o bem-estar dos residentes e trabalhadores, além de promover um ambiente mais convidativo para investimentos e turismo.

A área do PEU Jurerê in_ está totalmente inserida no zoneamento AUE



Zoneamento do Plano Diretor de Florianópolis na região do PEU Jurerê in_:

- ATR – Área Turística Residencial

ATL – Área Turística Lazer

AUE – Áreas de Urbanização Especial

AUC – Áreas de Unidade de Conservação

AVL – Área Verde de Lazer

ACI – Área Comunitária Institucional
- AMC – Área Mista Central

AMS – Área Mista de Serviço

ZIP – Zona de interesse para proteção

ARP – Área Residencial Predominante

ARM – Área Residencial Mista

O PEU é um instrumento que pode ser aplicado em AUE cujo limites de ocupação estarão dispostos no respectivo PEU. De qualquer forma a planilha apresenta as possibilidades de aproveitamento conforme os parâmetros do Plano Diretor para AUE.

Por fim, o Art. 7º, I, “I”, do Decreto Municipal 25.651/2023 dispõe que o Caderno 1 deve conter “leitura do atual zoneamento incidente e análise do potencial construtivo global para a área conforme legislação urbanística vigente”. No entanto, é importante observar que o PEU é um instrumento urbanístico previsto no Plano Diretor que pode ser aplicado a qualquer região situada sob qualquer zoneamento, não somente as AUEs. Dessa forma, entende-se que a exigência do Art. 7º, I, “I”, do Decreto Municipal 25.651/2023 não se aplica

aos PEUs destinados à urbanização de AUE, já que está disposto no Art. 142-A e no Anexo F01 do Plano Diretor que os limites de ocupação das AUE estarão dispostos no respectivo PEU.

Sendo assim, em atenção ao conteúdo deste caderno de diagnóstico, conclui-se que a área em análise preenche os requisitos legais e socioeconômicos para sua urbanização, ao passo que a efetiva proposta para os limites de uso e ocupação do PEU está contemplada no caderno seguinte.

Descrição	Parâmetros do Plano Diretor		Unid.
Área total das glebas	2.175.313,93		m²
APP restinga estabilizadora de mangue - Lei Federal nº 12651/12	55.300,00		m²
APP área úmida sem antropização- LC Municipal nº 482/2014 e Vegetação restinga herbáceo-subarbustiva - Lei Federal nº 11.428/06	338.100,00		m²
Ocupação máxima para parcelamento de solo	45%	978.891,27	m²
Coeficiente de aproveitamento total (excluídas APPs)	1	1.781.913,93	m²
Habitação de Interesse Social - HIS	15%		unid
1/3 Habitação de Baixa Renda - HBR	5%		unid
Densidade média líquida mínima	74	7.244	hab

Planilha de resultados com a aplicação dos índices do Plano Diretor para zoneamento AUE.