

ANEXO II

PROJETO OPERACIONAL

1 - CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA

CONCESSÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DE NAVEGANTES SiTCoP-Nav

SUMÁRIO

1	Caracterização da Oferta	3
1.1	Avaliação dos sistemas de transportes em operação na cidade	3
1.1.1	Plano de Mobilidade Urbana	9
1.2	Mapeamento das linhas dos sistemas de transportes em operação na cidade	13
1.3	Estudo de Novo Terminal Rodoviário	13

1 CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA

1.1 Avaliação dos sistemas de transportes em operação na cidade

O município de Navegantes, que durante o período compreendido entre os anos 2000 e 2016, registrou um crescimento populacional de 92%, saltando de respectivamente 39.000 (trinta e nove mil) para 75.000 (setenta e cinco mil) habitantes estimados, em acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, não oferta atualmente (2017) aos seus cidadãos, um sistema de transporte público coletivo urbano de passageiros.

Este dado, agravado pela velocidade de crescimento e porte da cidade, representa um hiato entre a sua real demanda social e o seu potencial de oferta desse tipo de serviço, agravando segregações sócio espaciais, refreando a geração de riquezas econômicas e o desenvolvimento da cidade, além de principalmente cercear seus cidadãos de serviços públicos básicos, garantidos pela constituição brasileira vigente.

O transporte público coletivo é garantido pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 nos seguintes capítulos e seus respectivos artigos:

Capítulo II Dos Direitos Sociais

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

IV – salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender a suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

Capítulo IV Dos Municípios

Art. 30. Compete aos Municípios:

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Desse modo, além de prejudicar o desenvolvimento da cidade e da sua sociedade, a ausência de operação de um sistema de transporte público coletivo para passageiros torna inconstitucional a situação do município de Navegantes no que se refere a este tema específico.

A situação de carência de um sistema de transporte público coletivo decorre de um período correspondente a cinco anos, tendo como base o ano de 2017, período de realização desse estudo, estando o município desprovido desse serviço desde o mês de março do ano de 2012, em função do vencimento e encerramento do contrato anterior de concessão.

Ao longo do mesmo ano de 2012, o município elaborou um novo plano de transportes, objeto desta revisão, contendo os critérios para a licitação de nova concessão para prestação de serviços, com participação popular na realização de audiências públicas, para apresentação e discussão do Modelo de Concessão para Exploração e Prestação do Serviço Público do Transporte Coletivo de Passageiros proposto na época.

Ocasionado por seguidas intervenções judiciais impeditivas por parte do operador anterior, alegando inviabilidade operacional, quando apenas na etapa de lançamento de edital para nova concessão, o processo foi de maneira paradoxal, interrompido anteriormente ao momento da abertura do processo licitatório, ou seja, anteriormente ao momento de análise de interesse, atratividade e viabilidade do modelo proposto por possíveis interessados à prestação do serviço, impedindo dessa forma a realização da etapa de disputa mercadológica por possíveis interessados na operação.

Desse modo, as intervenções subverteram os objetivos básicos de um processo licitatório, quando inviabilizaram extemporaneamente, não apenas a avaliação e possíveis contestações do modelo proposto por parte de potenciais operadores interessados, como também do próprio surgimento e credenciamento dos mesmos e sua eventual contratação.

Desse modo, os contratemplos citados em função da não execução completa do processo e o impedimento da oportunidade de disputa, por interessados à operação do modelo proposto,

privaram a população do município de um direito social constitucional, além de gerar imensuráveis prejuízos socioeconômicos multiplicados ao longo dos anos.

Agravando a ilegalidade verificada com a inconstitucionalidade da ausência de serviço de transporte público no município, o sistema de transportes intermunicipal em operação na região, concessionado ao anterior operador do sistema de transporte municipal (contrato encerrado em 2012) pelo Departamento de Transportes e Terminais do Estado de Santa Catarina – DETER, que possui seus itinerários permeando a malha urbana de Navegantes, executa desprovido de licença de concessão para a função de transporte local, e assim também a regulamentação desse serviço, a função de transporte municipal, diferindo da sua atribuição contratual legal.

Tais situações verificadas a respeito do transporte coletivo, caracterizam o município de Navegantes de maneira singular, diante até mesmo, da deficiente realidade média brasileira, em função da carência de oferta em razão do seu porte populacional, resultando em uma população desassistida e parcialmente servida por um sistema de transporte intermunicipal que não possui atribuição e responsabilidade legal por parte dos passageiros que transporta (em itinerários municipais).

Em contrapartida, essa situação representa uma demanda integralmente reprimida, com potencial pleno de implantação de um sistema novo, dotado de parâmetros elevados de qualidade operacional, tecnologia e conforto, cumprindo suas funções sociais, e se posicionando como alternativa competitiva aos modos de transporte motorizados individuais.

Linhas intermunicipais

O município, como citado anteriormente, é servido por um sistema de transporte coletivo intermunicipal, operado pela empresa Viação Navegantes, através de licença e concessão do Departamento de Transportes e Terminais do Estado de Santa Catarina – DETER, operando durante a elaboração deste estudo, linhas entre o Terminal Intermunicipal da cidade e os municípios vizinhos de Itajaí; Penha; Balneário Piçarras e Barra Velha.

Linhas municipais irregulares

O operador, entretanto, oferece itinerários para o transporte interno ao território de Navegantes, diferindo da sua atribuição de concessão original, operando durante a elaboração deste estudo, sem registros oficiais na Prefeitura Municipal e DETER-SC, linhas entre o Terminal Rodoviário de Navegantes e diversos bairros da cidade, com a seguinte frequência:

- Domingo – 34 itinerários;
- Segunda à sexta-feira – 78 itinerários;
- Sábado – 46 itinerários.

Linhas de atendimento ao aeroporto

O Aeroporto Internacional de Navegantes é um dos principais, se não o maior, polo gerador de viagens terrestres de passageiros na cidade, movimentando ao longo do ano de 2016, em acordo com dados estatísticos da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, um total de 1.471.037 (um milhão, quatrocentos e setenta e um mil e trinta e sete) passageiros, resultando em uma média diária de 4.030 (quatro mil e trinta) passageiros, considerando embarque e desembarque do transporte aéreo.

Entretanto, a expressiva movimentação de passageiros do terminal aeroportuário se deve à sua função regional, atendendo, segundo o “Relatório Executivo Conheça o Brasil que Voar” produzido pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR, a um total de 65 municípios próximos em sua área de influência, recebendo passageiros para o embarque ou então destinando passageiros após o seu desembarque do trajeto aéreo.

De acordo com o mesmo relatório, entre os principais municípios que fornecem/recebem passageiros para o aeroporto de Navegantes estão: Navegantes; Blumenau; Balneário Camboriú; Itajaí; Camboriú; Brusque; Penha; Joinville; Jaraguá do Sul e Balneário Piçarras.

Essa realidade reflete diretamente a oferta de serviços de transportes terrestres exclusivos ao terminal aeroportuário, com serviços oferecidos apenas aos passageiros procedentes e destinados a duas cidades próximas, Blumenau e Balneário Camboriú, localizados a 55 e 33

quilômetros do terminal, respectivamente, permanecendo o município de Navegantes desassistido desse tipo de serviço.

O serviço de transporte executivo entre o aeroporto e a cidade de Blumenau é operado pela empresa Transportes Executivo, sendo a única a oferecer serviços de traslado oficial das companhias aéreas Azul, Gol e Tam, com uma malha de horários atrelada aos voos das companhias, operando durante a elaboração deste estudo, a seguinte frequência de viagens:

Saídas de Blumenau para Aeroporto Internacional de Navegantes

- Domingo – 18 viagens;
- Segunda à sexta-feira – 19 viagens;
- Sábado – 14 viagens.

Saídas do Aeroporto Internacional de Navegantes para Blumenau

- Domingo – 16 viagens;
- Segunda à sexta-feira – 19 viagens;
- Sábado – 14 viagens.



Veículo em operação de transporte executivo entre o Aeroporto Internacional de Navegantes e Blumenau

Entre o aeroporto e a cidade de Balneário Camboriú, o serviço de transporte executivo é operado pela empresa Lufter, com saídas de Balneário Camboriú a partir de endereços agendados no centro e do terminal rodoviário, operando durante a elaboração deste estudo, a seguinte frequência de viagens:

Saídas de Balneário Camboriú para Aeroporto Internacional de Navegantes

- Domingo – 4 viagens;
- Segunda à sexta-feira – 6 viagens;
- Sábado – 3 viagens.

Saídas do Aeroporto Internacional de Navegantes para Balneário Camboriú

- Domingo – 4 viagens;
- Segunda à sexta-feira – 7 viagens;
- Sábado – 3 viagens.

O sistema de transporte coletivo intermunicipal atende o aeroporto com itinerários entre o Terminal Intermunicipal de Navegantes e o município de Balneário Piçarras, operado pela empresa Viação Navegantes, com ponto de embarque e desembarque em frente ao terminal aeroportuário de passageiros, operando durante a elaboração deste estudo, a seguinte frequência de viagens:

Saídas de Navegantes para Balneário Piçarras com parada no aeroporto

- 3 horários – 8h30/12h/15h30.

Saídas de Balneário Piçarras para Navegantes com parada no aeroporto

- 2 horários – 9h50 e 11h.

Desse modo verifica-se a precariedade do sistema de transporte coletivo quanto ao seu atendimento ao terminal aeroportuário de Navegantes, ou seja, quanto a intermodalidade, considerando principalmente a sua considerável movimentação de passageiros e a sua importância para a economia do estado de Santa Catarina.

É possível concluir que o aeroporto tem sua operação desconectada da grande maioria dos municípios próximos por um sistema de transporte público coletivo, repesando sua capacidade de atendimento e eficiência aos passageiros terrestres e aéreos, ficando o transporte público apenas sob responsabilidade dos taxis.

1.1.1 Plano de Mobilidade Urbana

Em conformidade com a Lei Federal 12.587/12, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, onde municípios com população superior a vinte mil habitantes, e ademais características, devem elaborar e executar seus Planos Municipais de Mobilidade Urbana, o município de Navegantes, em conjunto com o grupo de, até então, outros nove municípios associados à AMFRI – Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí – desenvolveu a partir de outubro 2014 e conclusão em agosto de 2016, o seu Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob – e um Plano de Mobilidade Urbana Integrada para toda a região.

Fizeram parte do desenvolvimento integrado do PlanMob da AMFRI os municípios de Balneário Piçarras, Bombinhas, Camboriú, Ilhota, Itajaí, Itapema, Luiz Alves, Navegantes, Penha e Porto Belo, resultando em um Plano e um projeto de lei para cada uma das cidades, contendo metas, objetivos e um conjunto de ações previstas para os próximos anos, considerando políticas públicas e intervenções físicas para melhoria da mobilidade.

Concebido com um plano setorial estratégico de desenvolvimento urbano, o Plano de Mobilidade Urbana deve em conjunto com o Plano Diretor Municipal, nortear as propostas e ações para todas as vertentes da mobilidade no município, incluindo o sistema de transporte público coletivo para passageiros e a sua conexão com demais modais, além de fornecer para a concepção deste estudo, grande quantidade de informações de caráter diagnóstico.

Sendo o Plano de Mobilidade Urbana um processo de planejamento participativo, elaborado durante 19 meses de discussões, pesquisas e análises, as suas informações devem, em razão da sua natureza e função, além de justificar seu investimento por parte do poder público municipal, servir de suporte indispensável para a concepção do Projeto de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Navegantes.

Desse modo, são apresentadas abaixo, informações relevantes a respeito do Plano de Mobilidade Urbana pertinentes a este relatório.

Consultas públicas

Foram realizadas três consultas públicas no município de Navegantes durante o mês de maio de 2015, como uma das etapas iniciais do trabalho de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. As reuniões foram compostas por apresentações de capacitação técnica, visando a perfeita compreensão da população sobre a obrigatoriedade legal do plano, explanação sobre a abrangência do conceito de mobilidade urbana e seus reflexos na vida cotidiana da cidade, e ao final realizadas as oficinas de propostas, onde foram coletadas informações relativas as maiores demandas dos presentes sobre o tema.

As reuniões de consulta pública contaram com a participação de 31 cidadãos (que assinaram as listas de presença), representando 0,04% dos habitantes de Navegantes, resultando em 61 propostas registradas nas oficinas.

A figura abaixo demonstra a proporcionalidade das demandas propostas coletadas, categorizadas em sete eixos temáticos distintos, para interpretação das prioridades.

Demandas sobre transporte público compreenderam a maioria das demandas registradas com 21% da totalidade, confirmando a sua urgente necessidade de regularização.



Percentual de propostas nas consultas públicas

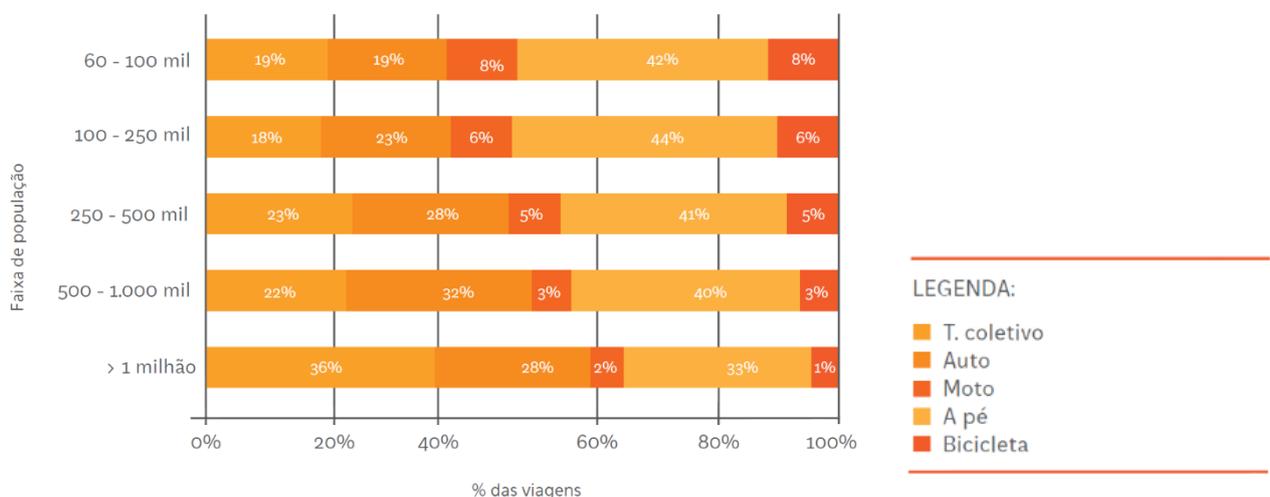
Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino

Uma das fontes de dados mais relevantes utilizadas durante a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana foi a realização de uma pesquisa domiciliar de Origem e Destino.

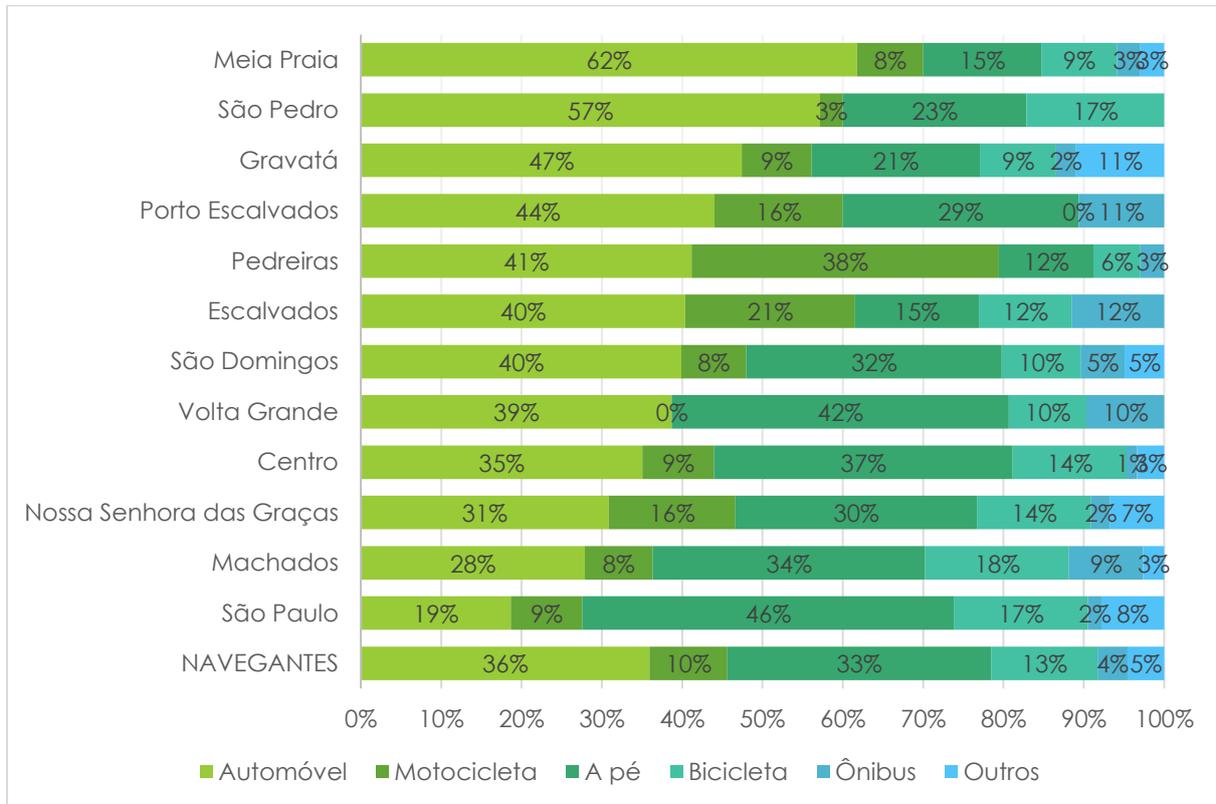
Durante o mês de novembro de 2015, foram realizadas 805 (oitocentas e cinco) entrevistas domiciliares em todas as localidades do município, objetivando levantar o volume e as características dos deslocamentos realizados pela população em suas atividades diárias, estabelecer relações quantitativas entre as viagens realizadas e diversas outras variáveis, como as características socioeconômicas, aspectos físicos e urbanos da ocupação, de forma a estabelecer projeções futuras para os desejos de deslocamentos da população e alterações no sistema de mobilidade urbana.

A pesquisa domiciliar demonstrou, entre outros pontos, a divisão modal média do município, ou seja, a representação matemática da utilização de cada modo de transporte na totalidade das viagens realizadas pelos cidadãos da cidade, confirmando a irrelevância dos serviços de transporte público.

Em Navegantes a divisão modal é marcada pela predominância da utilização de meios individuais motorizados – automóveis e motocicletas – e não motorizados – a pé e bicicleta – que, em ambos os casos, correspondem a 46%. Entretanto, o transporte coletivo corresponde a apenas 4% do total das viagens, apenas um quarto da média nacional, de 19%, para cidades de mesmo porte populacional, entre 60.000 e 100.000 habitantes.



Divisão modal, cidades com mais de 60 mil habitantes, Brasil. ANTP, 2011.



Divisão modal de navegantes. Plano de Mobilidade Urbana de Navegantes, 2016.

A maior participação das viagens motorizadas individuais se reflete na maior presença relativa da frota de veículos particulares, o que faz crescer os problemas urbanos associados à circulação, e notadamente os custos das suas principais externalidades (custos sociais arcados pelo poder público): poluição e acidentes.

Segundo a ANTP, o Brasil desperdiça com externalidades, aproximadamente R\$ 10 bilhões por ano, sendo o transporte individual responsável por mais de 75% destes custos, reforçando a necessidade de tomada de medidas no âmbito do planejamento que levem a mudanças na matriz modal.

Considerando que o município de Navegantes possui uma participação modal de transporte individual – automóveis e motocicletas – superior à média nacional para cidades de mesmo porte, 46% contra 27% respectivamente, é possível estimar que, seguindo a

proporcionalidade da diferença, o município dispense 70% a mais de recursos que a média nacional com custos decorrentes das chamadas externalidade.

Dessa forma, comprova-se a urgência, justificada por diversos fatores já citados, da necessidade da operação de um sistema de transporte público coletivo para passageiros no município de Navegantes, gerando economicidades a toda a população, seja diretamente através do custo do transporte, e indiretamente através dos custos sob responsabilidade do poder público.

1.2 Mapeamento das linhas dos sistemas de transportes em operação na cidade

Em função da inexistência de um sistema de transporte público coletivo para passageiros no município de Navegantes, o mapeamento das linhas fica assim restrito aos itinerários oferecidos pelo sistema intermunicipal com operação urbana não regularizada. Desse modo o conjunto de informações obtido é também escasso, sem padronização e regulação, definido e alterado aleatoriamente por critérios convenientes apenas ao operador em questão.

Salienta-se então, que a avaliação de um sistema de transporte não oficial, além de não possuir respaldo de regulamentação e regulação, não é capaz de representar a real demanda da cidade e indicadores coerentes, servindo apenas para confirmar a sua existência em operação irregular, sendo passível inclusive, de comprometer a veracidade dos resultados diagnosticados e conseqüentemente a concepção das propostas para um novo sistema corretamente dimensionado.

Apresenta-se em anexo a este relatório, o mapeamento geral do sistema em operação irregular, baseado nas informações disponibilizadas aos usuários e levantamentos técnicos realizados para elaboração deste relatório.

1.3 Estudo de Novo Terminal Rodoviário

O município de Navegantes possui um Terminal Rodoviário Intermunicipal que recebe a operação de todas as linhas intermunicipais.

Localizado no bairro Centro, na esquina da Avenida João Sacavem, principal via comercial da cidade, com a rua Vereador Manoel Fernandes, o terminal apresenta problemas logísticos para os operadores, em razão da sua distância em relação as rodovias BR-470 e BR-101, além de conflitos e restrições referentes a:

- Controle de acesso ao interior do terminal;
- Fluxo elevado de pedestres e veículos no entorno;
- Infraestrutura geral do terminal;
- Área de balizamento sobre o logradouro público;
- Disponibilidade de sistema de informações aos usuários.

O terminal acomoda também a origem e destino de todas as linhas urbanas não regulares, conflitando assim, funções, regulamentações e características distintas como:

- Incompatibilidade da arquitetura das tipologias de terminais urbano e interurbano;
- Diferenças nas tipologias de veículos para cada finalidade;
- Regras de balizamento e acostamento para embarque e desembarque;
- Fluxos e acessos de passageiros;
- Conveniências e comodidades necessários para os usuários.



Terminal de ônibus intermunicipal de Navegantes em 2017

Novo Terminal Rodoviário

Em substituição ao terminal atual descrito no item anterior, propõe-se a sua transferência para nova localidade, na marginal norte da BR-470, esquina com a Rua das Queimadas, no bairro Pedreiras, adquirindo assim finalidade exclusiva a operações interurbanas, correto dimensionamento, programa de fluxos e atendimento as normas técnicas específicas.



Estudo Desenvolvido pela Prefeitura de Navegantes



Estudo Desenvolvido pela Prefeitura de Navegantes



Estudo Desenvolvido pela Prefeitura de Navegantes



Estudo Desenvolvido pela Prefeitura de Navegantes

O Novo Terminal Rodoviário considera estrategicamente:

- Aprimoramento de questões logísticas de acesso para os operadores de transportes terrestres intermunicipais e para passageiros;

- Eliminação dos conflitos de fluxos e finalidades existentes;
- Correto dimensionamento das estruturas necessárias para operação dos veículos em pátio, circulação e acomodação dos passageiros;
- Viabilidade de futura expansão, em vista do crescimento populacional e potencial operacional gerado em função do novo terminal;
- Estudo de layout adequadamente concebido para atendimento das necessidades específicas, conforto e comodidade dos passageiros de linhas intermunicipais.

A estrutura concebida para o Novo Terminal de Passageiros considera os parâmetros estabelecidos no Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e no Manual de Implantação de Terminais do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas – DERMG para o seu dimensionamento e verificação do programa de necessidade.

Assim o estudo concebido neste relatório para o Novo Terminal Rodoviário compreende as seguintes características:

Edificação

- 13.029 metros quadrados de terreno;
- 2.470 metros quadrados de área construída coberta;
- 4 guichês de vendas de passagens e despachos de mercadorias para operadores;
- Sanitários masculino e feminino acessíveis;
- Almoxarifados e “achados e perdidos”;
- Guarda volumes;
- Sala de limpeza;
- Sala de administração;
- Sala de juizado/fiscalização;
- Espaço para restaurante/lanchonete e praça de alimentação;
- Sala de espera;
- Área de embarque e desembarque (plataforma);
- Guarita para controle de acesso e saída de ônibus do pátio interno.

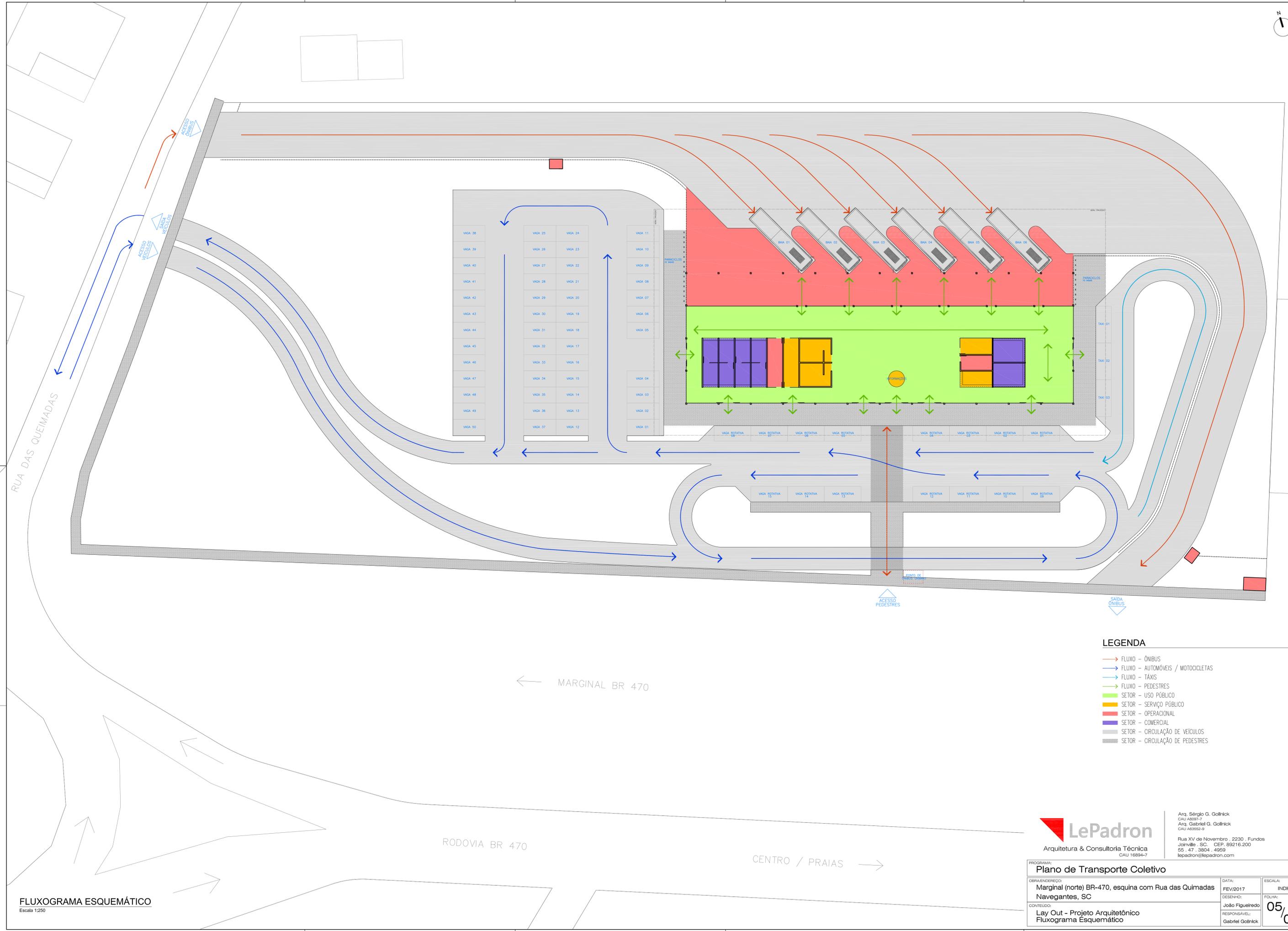
Balizamento e plataforma de embarque

- 6 baias de acostamento cobertas a 45º para ônibus;
- 6 portões de embarque vinculados as baias.

Acessos externos

- 50 vagas de estacionamento para automóveis descobertas;
- 8 vagas rotativas cobertas para automóveis – embarque e desembarque;
- 15 vagas rotativas para automóveis (8 cobertas e 7 descobertas) – embarque e desembarque;
- 3 vagas rotativas cobertas para taxis e área de acúmulo de veículos em espera;
- 25 paraciclos;
- 1 ponto de ônibus urbano externo.

RELATÓRIO 1
DESENHO E PROJETOS



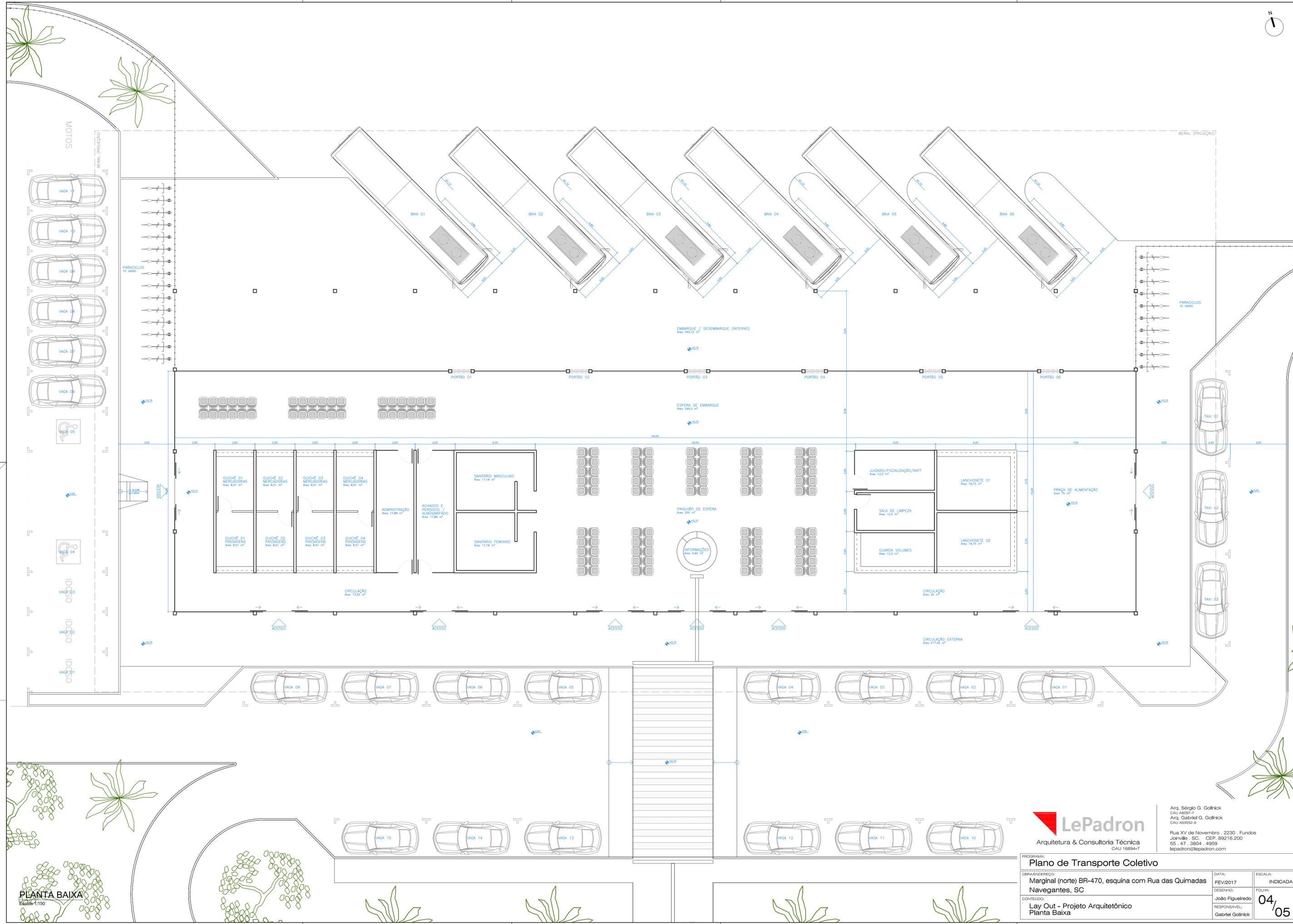
- LEGENDA**
- FLUXO - ÔNIBUS
 - FLUXO - AUTOMÓVEIS / MOTOCICLETAS
 - FLUXO - TÁXIS
 - FLUXO - PEDESTRES
 - SETOR - USO PÚBLICO
 - SETOR - SERVIÇO PÚBLICO
 - SETOR - OPERACIONAL
 - SETOR - COMERCIAL
 - SETOR - CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS
 - SETOR - CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

FLUXOGRAMA ESQUEMÁTICO
Escala 1:250



Arq. Sérgio G. Gollnick
CAU 48097-7
Arq. Gabriel G. Gollnick
CAU 483552-9
Rua XV de Novembro, 2230, Fundos
Joinville - SC - CEP: 89216-200
55 - 47 - 3804 - 4259
lepadron@lepadron.com

PROGRAMA: Plano de Transporte Coletivo		
OBRANDERECIO: Marginal (norte) BR-470, esquina com Rua das Queimadas Navegantes, SC		
DATA: FEV/2017	ESCALA: INDICADA	
DESENHO: João Figueiredo		FOLHA: 05/05
CONTEUDO: Lay Out - Projeto Arquitetônico Fluxograma Esquemático		RESPONSÁVEL: Gabriel Gollnick

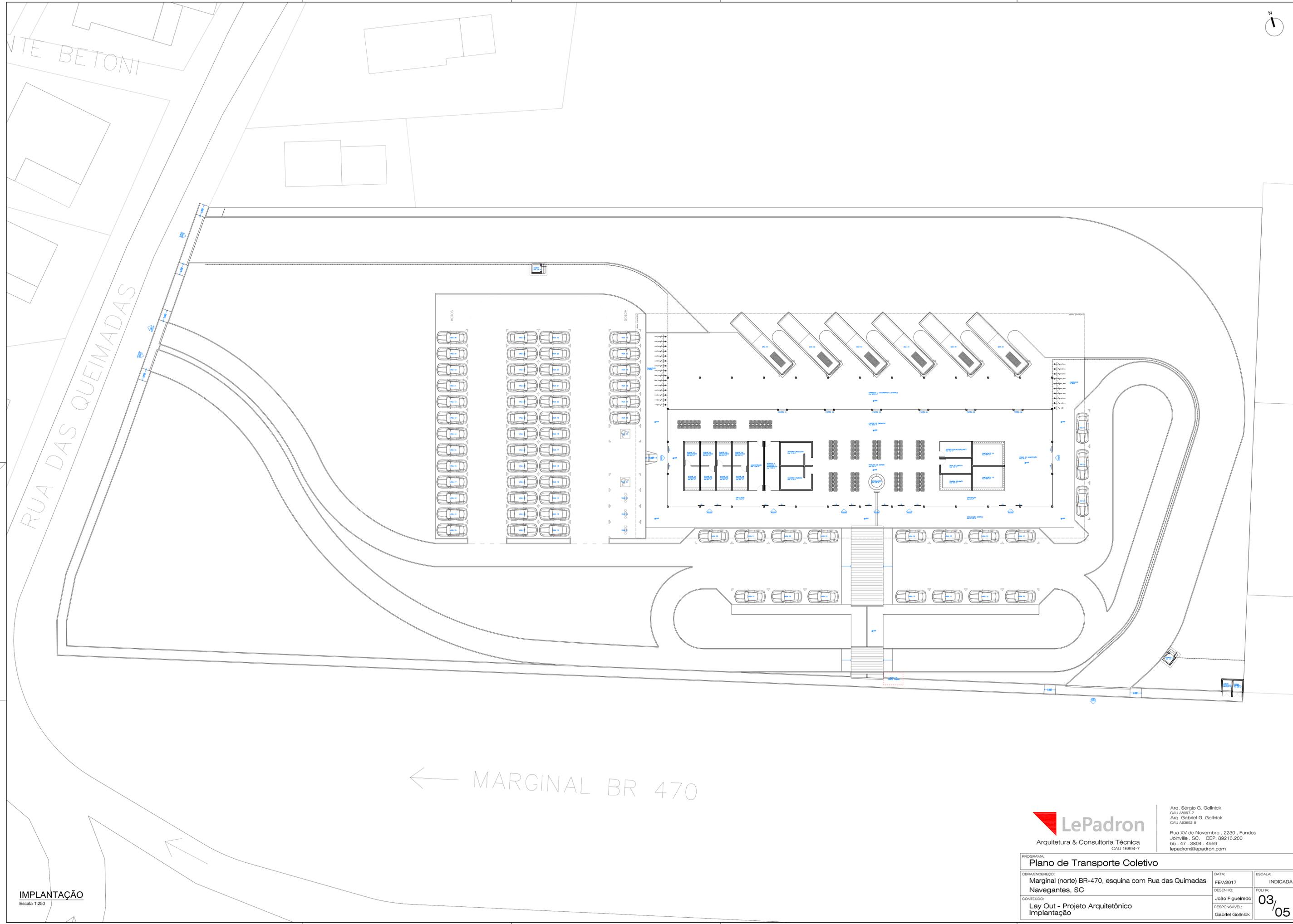


PLANTA BAIXA
Escala: 1:150

LePadron
Arquitetura & Consultoria Técnica
CAU 16894-7

Arq. Sérgio G. Gollnick
CAU A8097-7
Arq. Gabriel G. Gollnick
CAU A83352-9
Rua XV de Novembro, 2230 - Fundos
Joinville - SC - CEP: 89216-200
55 - 47 - 3804 - 4059
lepadron@lepadron.com

PROGRAMA: Plano de Transporte Coletivo		
OBRA/ENDEREÇO: Marginal (norte) BR-470, esquina com Rua das Quimadas Navegantes, SC	DATA: FEV/2017	ESCALA: INDICADA
CONTEÚDO: Lay Out - Projeto Arquitetônico Planta Baixa	DESENHO: João Figueiredo	FOLHA: 04/05
	RESPONSÁVEL: Gabriel Gollnick	



RUA DAS QUEIMADAS

RUA DAS QUEIMADAS

MARGINAL BR 470

IMPLANTAÇÃO

Escala 1:250



Arquitetura & Consultoria Técnica
CAU 16894-7

Arq. Sérgio G. Gollnick
CAU A8097-7
Arq. Gabriel G. Gollnick
CAU A83552-9

Rua XV de Novembro, 2230, Fundos
Joinville - SC - CEP. 89216-200
55 - 47.3804.4259
lepadron@lepadron.com

PROGRAMA: Plano de Transporte Coletivo		
OBRA/ENDEREÇO: Marginal (norte) BR-470, esquina com Rua das Queimadas Navegantes, SC	DATA: FEV/2017	ESCALA: INDICADA
CONTEÚDO: Lay Out - Projeto Arquitetônico Implantação	DESENHO: João Figueiredo	RESPONSÁVEL: Gabriel Gollnick
		03/05



RUA VICENTE BETONI

RUA DAS QUEIMADAS

FAIXA DE DOMÍNIO



← MARGINAL BR 470

← BR-101

RODOVIA BR 470 CENTRO / PRAIAS →

FAIXA DE DOMÍNIO

C.M.E.I. PROF.
SOLANGE
PASQUALI

RUA SEM DENOMINAÇÃO 90036



Arq. Sérgio G. Gollnick
CAU 48097-7
Arq. Gabriel G. Gollnick
CAU 483552-9
Rua XV de Novembro, 2230, Fundos
Joinville - SC - CEP. 89216-200
55 - 47 - 3804.4259
lepadron@lepadron.com

SITUAÇÃO
Escala 1:500

PROGRAMA: Plano de Transporte Coletivo		
OBRA/ENDEREÇO: Marginal (norte) BR-470, esquina com Rua das Quimadas Navegantes, SC	DATA: FEV/2017	ESCALA: INDICADA
CONTEÚDO: Lay Out - Projeto Arquitetônico Situação	DESENHO: João Figueiredo	FOLHA: 02/05
	RESPONSÁVEL: Gabriel Gollnick	



OCEANO ATLÂNTICO

LEGENDA

-  TERMINAL RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL (FUTURO)
-  TERMINAL RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL (ATUAL)
-  TERMINAL RODOVIÁRIO COMPARTILHADO (PROVISÓRIO)

LePadron
 Arquitetura & Consultoria Técnica
 CAU 16894-7

Arq. Sérgio G. Gollnick
 CAU 48097-7
 Arq. Gabriel G. Gollnick
 CAU 483552-9
 Rua XV de Novembro, 2230, Fundos
 Joinville - SC - CEP. 89216-200
 55 - 47 - 3804 - 4259
 lepadron@lepadron.com

PROGRAMA: Plano de Transporte Coletivo		
OBRA/ENDEREÇO: Marginal (norte) BR-470, esquina com Rua das Quimadas Navegantes, SC	DATA: FEV/2017	ESCALA: INDICADA
CONTEÚDO: Lay Out - Projeto Arquitetônico Localização	DESENHO: João Figueiredo	FOLHA: 01/05
	RESPONSÁVEL: Gabriel Gollnick	

LOCALIZAÇÃO
 Escala 1:15.000

BR 101

BR 101

BR 101

BR 470

PENHA

PEDREIRAS

MEIA PRAIA

PRAIA DO GRAVATÁ

VOLTA GRANDE

NOSSA SRA. DAS GRAÇAS

SÃO PAULO

SÃO DOMINGOS

PRAIA CENTRAL

ITAJAÍ

PRAIA DO PONTAL