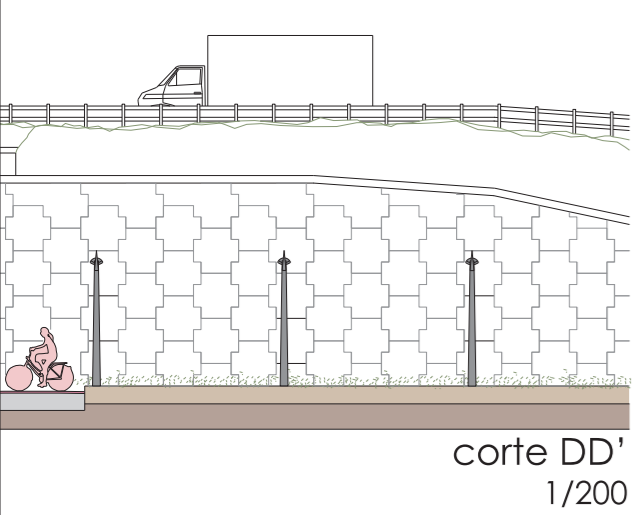
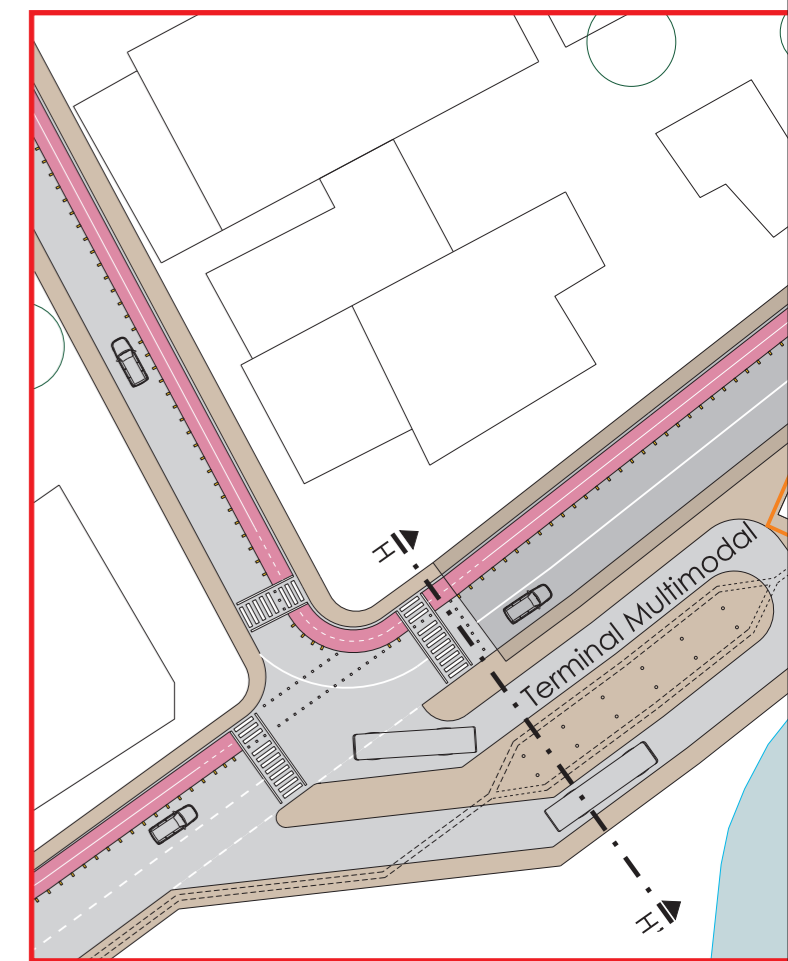
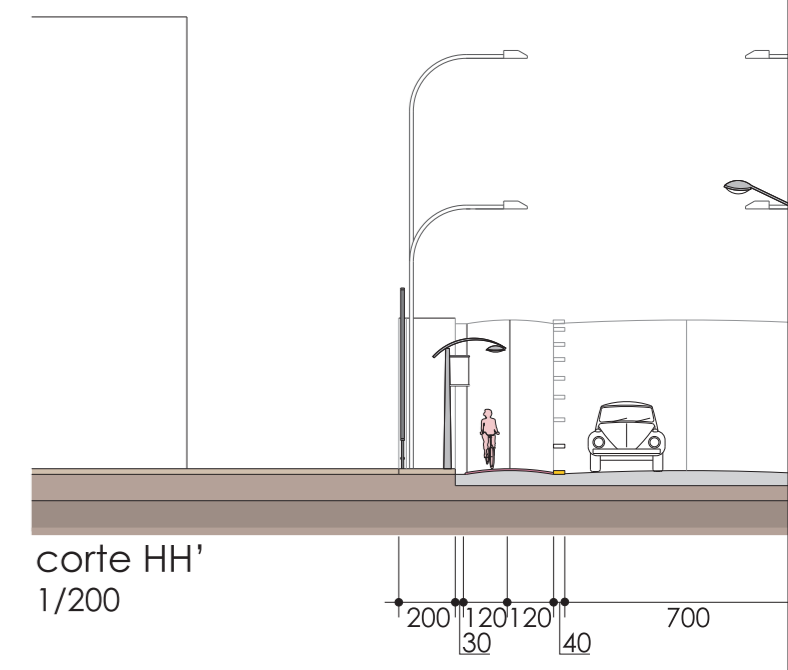
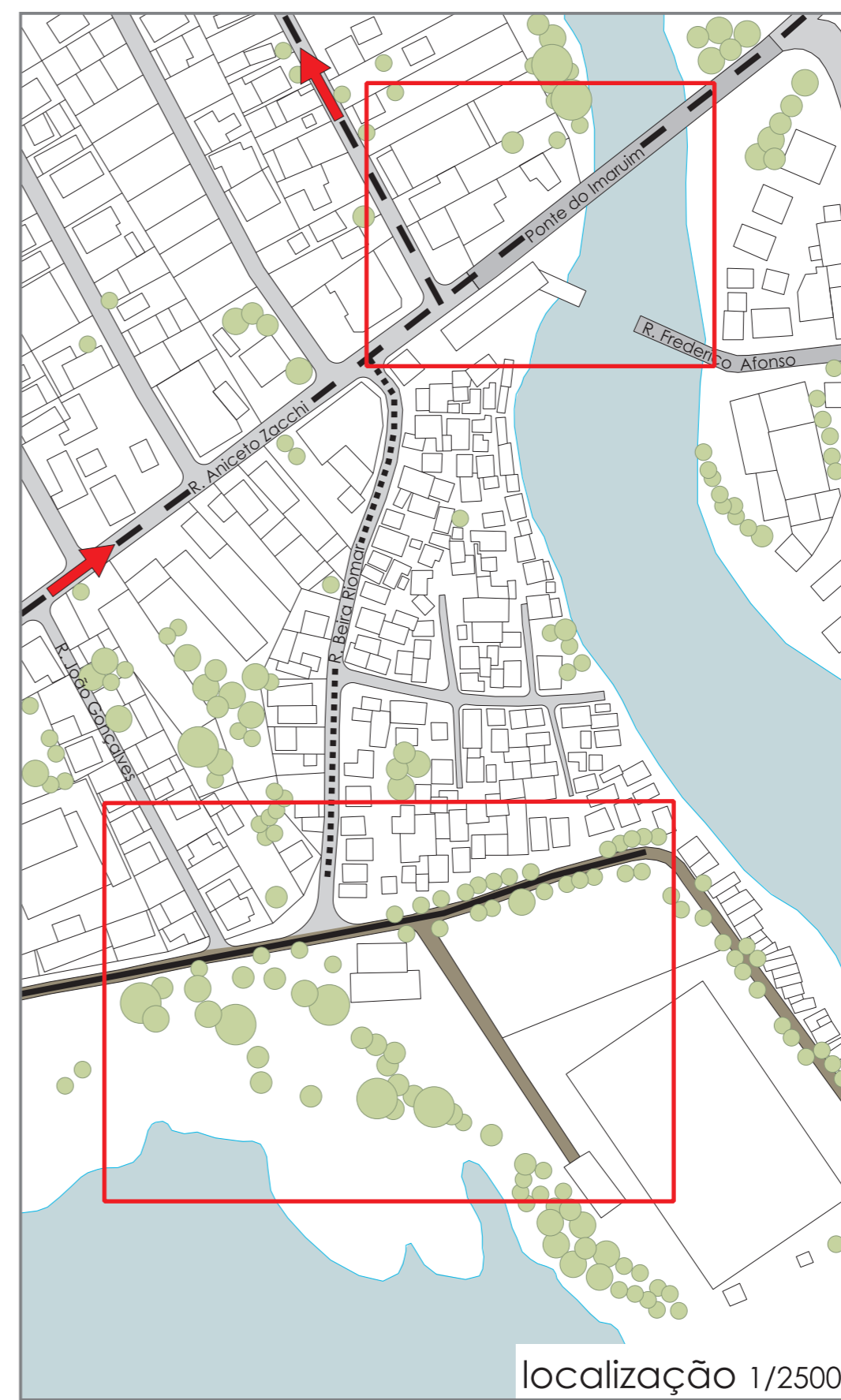
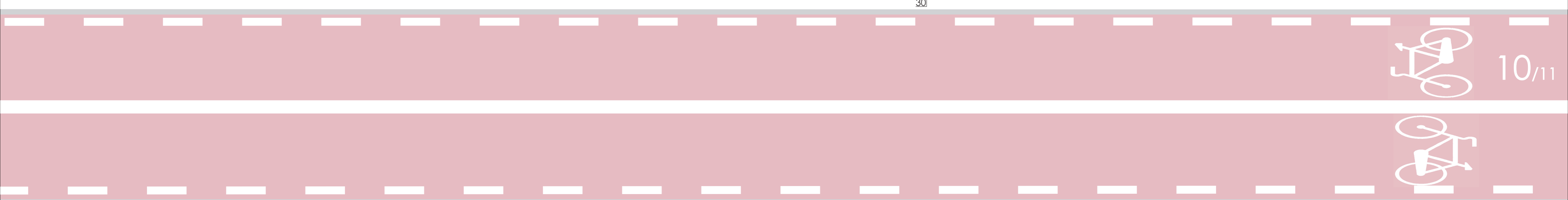
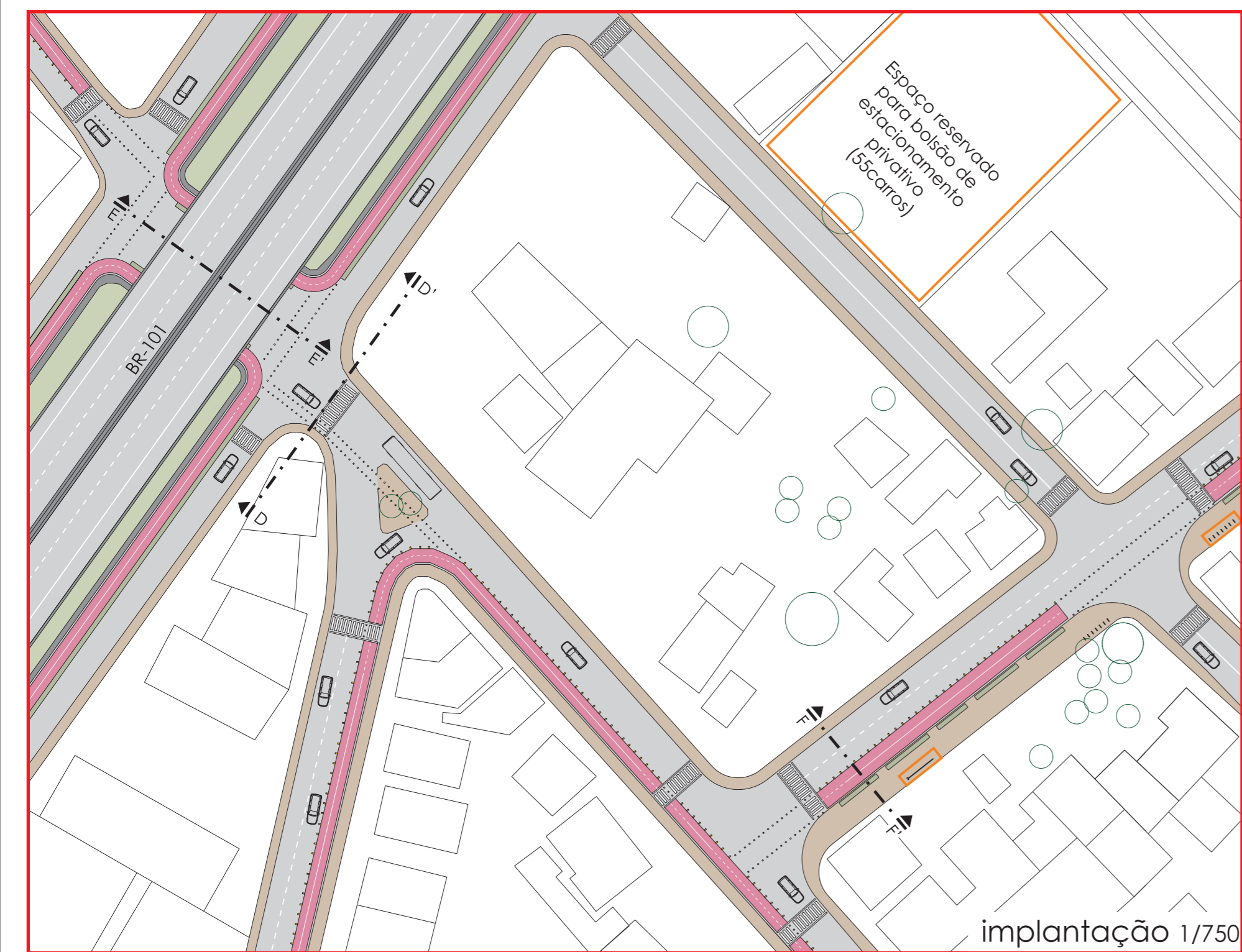
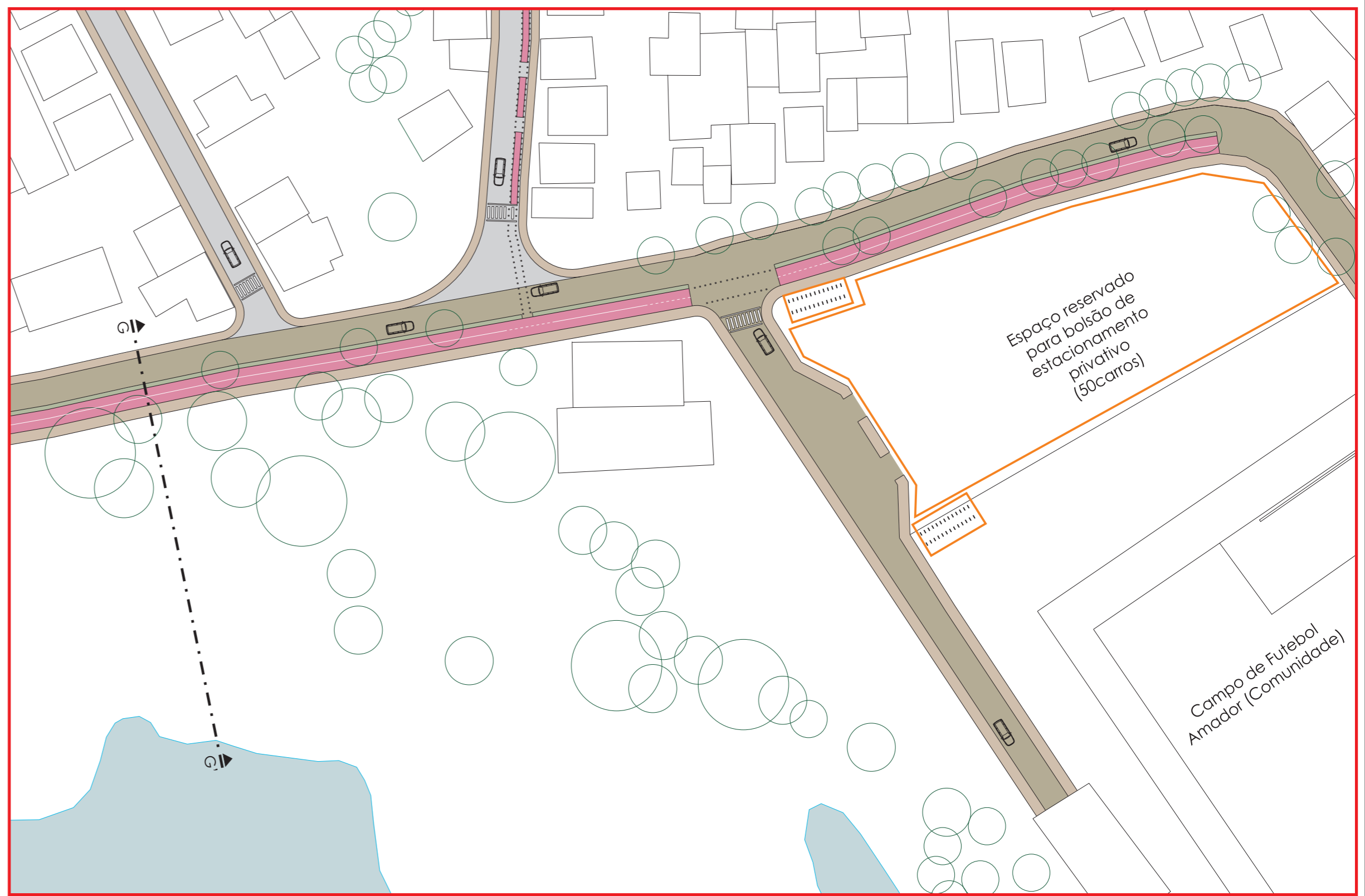
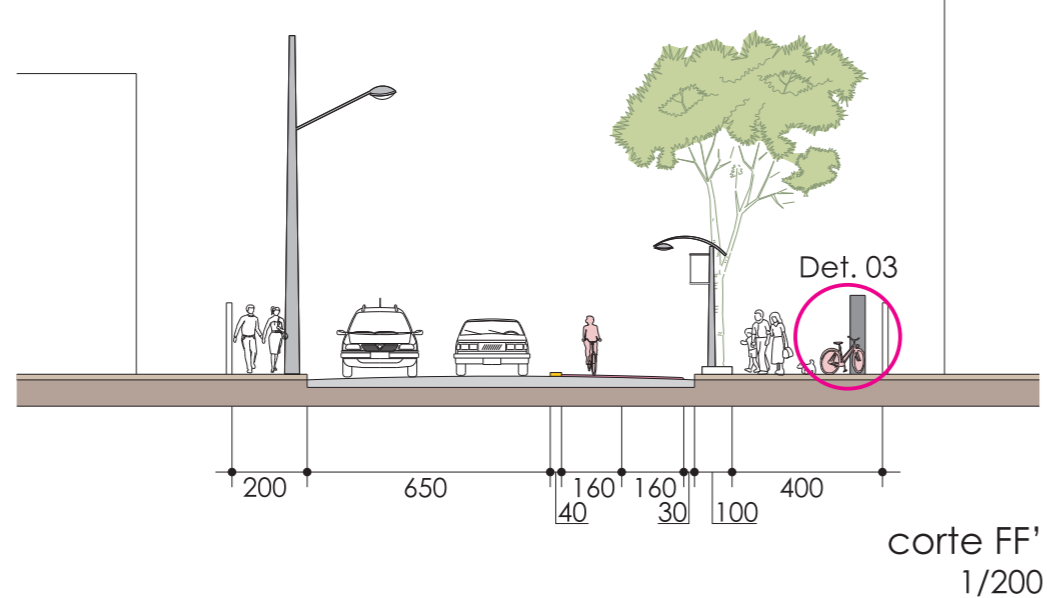
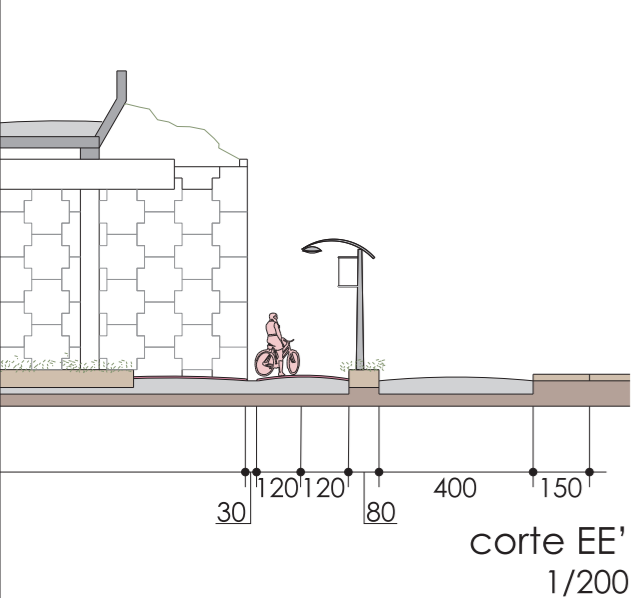


pelos margens da BR-101, por isso optou-se pelo uso das cicloviãs, com canteiro de, no mínimo, 80cm separando a via dos ciclistas. Desta forma, as bicicletas usufruem de um espaço maior entre elas e os veículos, conferido pelo canteiro; mas não sofrem bloqueio visual uma vez que árvores não são plantadas ali, que poderiam também atrapalhar o fluxo de veículos de grande porte. O uso de faixas de pedestres e sinalização de continuidade da ciclovia foi empregado, e placas indicando cruzamento, passagem de pedestres e redução de velocidade devem sempre ser distribuídas em cruzamentos perigosos. O fluxo de veículos não foi modificado no cruzamento em si, que ainda é bidirecional. A Av. Barão do Rio Bco faz parte do anel binário, assim como a rua João Bom (continuidade da rua Cap. Augusto Vidal), e a Av. Elza Luchi, projetada para duas faixas de sentido único. Esta avenida já possui ciclofaixa, sendo considerada "carro chefe" na promoção por infraestrutura cicloviária no município. Porém, a ciclofaixa é localizada no centro da via, o que dificulta o trânsito das bicicletas, e dos veículos motorizados por consequência, já que, para chegar até as ciclofaixas, as bicicletas cruzam a via em vários pontos. É proposto para esta avenida uma ciclofaixa bidirecional margeando o passeio oposto à abertura das portas dos ônibus (para que as bicicletas não tenham que atravessar a parada de ônibus). O passeio anexo à ciclofaixa foi alargado em 2m, totalizando 5m (sendo 1m destinado à canteiros com árvores que proporcionam sombra). A circulação dos carros não foi prejudicada, contando ainda com amplos leitos, só possível pois a avenida foi recentemente alargada para abrigar a ciclofaixa e um canteiro central, neste projeto redesenhados. Neste passeio alargado foi locado um ponto de aluguel de bicicletas como exemplo para o sistema de auto atendimento com tótem eletrônico. (Det.03)



Cruzamento com a BR-101 - se trata de uma via de fluxo rápido, que corta o centro da cidade. O cruzamento se dá entre as marginais da BR-101, que esta está elevada, e uma via secundária que leva ao centro antigo pela Av. Barão do Rio Bco. As condições, porém, são perigosas para pedestres e confusas para os motoristas, pela falta de sinalização e pela própria caracterização da via como uma marginal da BR-101, permitindo altas velocidades, não compatíveis com a condição de vias secundárias. Devido à alta circulação de veículos, é necessário uma infraestrutura mais segura para os ciclistas trafegarem



Bibliografia e Referências

- FARIAS, Wilson Francisco de (2004). **Palhoça - Natureza, História e Cultura**. Ed. Odorizzi, 283 pg.
- SILVEIRA, Claudir (1999). **Município de Palhoça**. Edição do Autor, 149pg.
- HALL, Edward T. (2005). **A Dimensão Oculta**. Ed. Martins Fontes, 258 pg.
- PEGORETTI, Michela Sagrillo; SANCHES, Sueli da Penha. **A Problemática da Segregação Espacial dos Residentes da Área Rural: Uma Visão Através da Dimensão Acesso e do Sistema de Transporte**. Programa de Pós Graduação em Eng. Urbana pela Universidade Federal de São Carlos.
- JOLÉ, Michele (2005). **Reconsiderações Sobre o "Andar" na Observação e Compreensão do Espaço Urbano**. Artigo retirado do Caderno CRH Salvador, v.18, n.45, pg. 423-429.
- PELUSO, Victor Antônio Júnior. **O Crescimento Populacional de Florianópolis e suas Repercussões no Plano e na Estrutura da Cidade**. artigo pg.01-36.
- VEIGA, Eliane (2004). **Transporte Coletivo em Florianópolis - Origens e Destinos de uma cidade à beira-mar**. Ed. Insular, Florianópolis, 519 pg.

ANTP. Perfil da Mobilidade, do Transporte e do Trânsito nos