



ANEXO II

REDES FUNCIONAIS DE MOBILIDADE URBANA

1 APRESENTAÇÃO

O presente ANEXO II tem como finalidade apresentar as redes funcionais de mobilidade urbana concebidas para dar suporte aos diferentes modos/serviços de transporte, atendendo aos princípios e diretrizes contidos na presente Lei e em seus anexos. Para a sua configuração serão organizadas as redes de mobilidade urbana que darão suporte aos modos motorizados de transporte (veículos em geral) e os não motorizados (bicicletas e pedestres).

2 OBJETIVOS

A configuração das redes de mobilidade consiste na organização espacial do sistema viário de forma hierarquizada, para dar suporte aos diferentes modos de transporte com o objetivo estabelecer roteiros prioritários/preferenciais de navegação no espaço urbano, de fácil compreensão pelo usuário, de forma rápida e segura, evitando situações de conflito entre modais, principalmente motorizados e não motorizado.

O presente anexo também apresenta os atributos físicos e funcionais a serem observados na disponibilização de infraestrutura para as redes de mobilidade preconizadas neste PlanMob.

3 CONFIGURAÇÃO DAS REDES DE MOBILIDADE

Na proposição do modelo funcional para a mobilidade urbana são propostas as seguintes redes de serviços:

- Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado;
- Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária;
- Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres;
- Rede Preferencial para a Circulação de Carga.

3.1 REDE ESTRUTURAL PARA O TRÁFEGO MOTORIZADO

Consiste no conjunto de vias arteriais, existentes e projetadas) as quais tem como objetivo organizar a sua funcionalidade para criar uma rede de navegação preferencial para dar suporte aos modos de transporte motorizados, onde é priorizada a fluidez, considerando o tráfego de veículos particulares, transporte público e privado de passageiros e transporte de carga.

Sua configuração tem como finalidade organizar os fluxos de circulação majoritários entre os bairros em suas ligações com o centro e dos bairros entre si e principais polos geradores de tráfego, além de dar suporte às conexões regionais e de vizinhança e movimentos de passagem.

As ações previstas para a sua materialização preconizam a qualificação e/ou adaptação do sistema viário existente e abertura e urbanização de novas vias previstas na complementação e do sistema viário estrutural e sua funcionalidade se dará por ações no âmbito da engenharia de tráfego.

Faz parte de Modelo Espacial que configura a Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado o seguinte conjunto de vias devidamente tratadas e priorizadas:



3.1.1 Eixos de Conexões Regionais

Formado pelas Rodovias que permitem as conexões regionais envolvendo trechos rurais e trechos urbanizados. Tem como função a distribuição dos fluxos provenientes dos municípios vizinhos para as vias urbanas e a canalização dos fluxos de passagem.

Faz parte do Eixo de Conexão Regional o seguinte conjunto de Vias:

- **Rodovia ERS239**

Rodovia Estadual que conecta o Município de Rolante com os Municípios de Taquara e Riozinho e demais municípios à montante.

Trecho da Rodovia ERS239 desde o Município de Taquara, Av. Emilio Schmidt, Av. Borges de Medeiros, Av. Getúlio Vargas, Av. Ten. Pedro Von Mühlen, Trecho Urbano e Rural da Rodovia ERS239 até o município de Riozinho.

- **Rodovia ERS474**

Rodovia Estadual que conecta o Município de Rolante com o Município de Santo Antônio da Patrulha e demais municípios a montante.

Trecho Rural da Rodovia ERS 474, conexão com a Rodovia ERS239.

3.1.2 Eixos de Conexões Vicinais:

Estradas sob jurisdição do município que tem como finalidade canalizar os fluxos dos distritos e municípios vizinhos por estradas vicinais (secundárias).

São vias que permitem a ligação dos distritos e principais pontos turísticos, sendo também o suporte para as linhas de transporte coletivo e de escolares e escoamento da produção.

As principais vias vicinais no âmbito do Município são:

Setor Norte:

- Rua Candido José Homem, Estrada Municipal da Areia, Estrada Municipal Balduino Guilherme Finger, Estrada Municipal Ilha Nova, Av. Batista Carraro na Zona de Interesse Turístico e Cultural na localidade de Boa Esperança, Estrada Municipal Boa Esperança, ligação com São Francisco de Paula.

- Av. Cel. João Linck, Estrada Municipal Cel. João Linck, Estrada Municipal Balduino Guilherme Finger, Av. João Batista Carraro, na Zona de Interesse Turístico e Cultural na localidade de Boa Esperança, Estrada Municipal Boa Esperança, ligação com São Francisco de Paula.

- Rua Índio Sepé Tiaraju, Estrada Municipal Morro Grande, Av. João Batista Carraro, na Zona de Interesse Turístico e Cultural na localidade de Boa Esperança, Estrada Municipal Boa Esperança, ligação com São Francisco de Paula.

Setor oeste ...

- Rodovia ERS239, Estrada Municipal Campinas.

Setor sudoeste:

- Rua Heitor Arlindo Berg até a ligação com Taquara.

Setor Sul:

- Av. Anexação, Rua Valdevino Torres dos Reis, Av. Aguedina Dapper.



- Rua Saturnino Pereira, Estrada Municipal Linha Reichert, transposição do Rio Rolante com a ponte projetada, Estrada Municipal Linha Petry, conexão com a Rodovia ERS239.

Setor Leste:

- Estrada Municipal Mascarada/Chuvisqueiro.

3.1.3 Eixos estruturantes Leste-Oeste:

Consiste na configuração de um sistema viário de caráter estrutural, sobreposto Rodovia ERS239 e seus trechos urbanos, que permite a organização do tráfego urbano no sentido Leste-Oeste.

O eixo estruturante leste oeste é formado pelo seguinte conjunto de vias:

Rodovia ERS239, Rua Ten. Pedro Von Mühlen, Av. Getúlio Vargas, Av. Borges de Medeiros, Av. Emilio Schimdt, Rodovia ERS239 em direção à Taquara.

3.1.4 Eixos estruturantes Norte- Sul

Consiste na configuração eixo de caráter estrutural, que organizam o tráfego no sentido norte sul, nas margens leste e oeste o Rio Areia, desde o setor norte na conexão com as estradas vicinais para Areia e Boa Esperança, até o setor sul no desvio projetado Rodovia ERS239 (Diretriz de desvio da Rodovia ERS239).

Transversal Leste:

Consiste na configuração de um eixo transversal na margem leste do Rio da Areia desde a Estrada Municipal Boa Esperança até a Estrada projetada para a Estrada Municipal Linha Reichert.

- Conexão com a Estrada Municipal Cel. João Linck, Av. Cel. João Linck, prolongamento projetado da Av. Cel. João Linck até a ponte projetada sobre o Rio Rolante, prolongamento projetado até o desvio projetado da Rodovia ERS239 com a conexão com a Estrada Municipal projetada para Linha Reichert.

Transversal Oeste:

Consiste na configuração de um eixo transversal na margem oeste do Rio da Areia desde a Rua Candido José Homem até a Av. Anexação.

- Conexão com a Rua Candido José Homem, Binário de tráfego formado pelas Ruas Conceição e Alfredo Wüst, Av. Borges de Medeiros, Retificação da rotatória na conexão com a Rua Santos Dumont, até a conexão com a Avenida Anexação.

3.1.5 Perimetral Norte

Consiste na configuração de uma via estruturante, ao norte da área urbanizada, com a finalidade de desvio do tráfego local e vicinal que não possuem como destino o centro da cidade. A



perimetral é configurada a partir do atual Eixo da Av. General Bento Gonçalves, prolongamento desta, abertura de novas vias e urbanização de estrada vicinal.

A Perimetral Norte é configurada a partir do seguinte conjunto de vias:

Rodovia ERS239, prolongamento projetado com a Av. General Bento Gonçalves, prolongamento projetado da Av. General Bento Gonçalves até a Rua da Conceição, Rua João Câncio dos Passos, prolongamento projetado no setor oeste até a Estrada Municipal Campinas, Estrada Municipal Campinas até a ERS-239.

3.1.6 Perimetral Sul

Via estrutural configurada para servir de alternativa de desvio de tráfego de passagem da Rodovia ERS239 no perímetro central da cidade. O traçado proposto se insere na atual estrada vicinal que tangencia o Rio Rolante pelo lado Sul e se conecta a rodovia no setor oeste no prolongamento da que consiste no trecho entre a Rodovia ERS239 e o Rio Rolante, prolongamento da Estrada Municipal Linha Reichert, ao Leste após o prolongamento projetado da Av. General Bento Gonçalves.

A Perimetral Sul se configura pelo seguinte conjunto de vias:

Rodovia ERS239 (intersecção com a Estrada Municipal Campinas), prolongamento da que consiste no trecho entre a Rodovia ERS239 e o Rio Rolante, prolongamento da Estrada Municipal Linha Reichert, ao Leste após o prolongamento projetado da Av. General Bento Gonçalves até encontrar novamente a Rodovia RS239.

Observação:

A Perimetral Norte, juntamente com a Perimetral Sul, configura o Anel Viário de Contorno a área urbanizada de Rolante.

3.1.7 Eixos Complementares

Consiste em um conjunto de vias (existentes e projetada) que permitem a ligação dos eixos estruturantes já descritos, e que fazem a complementação do sistema viário estrutural.

Fazem parte dos eixos viários complementares o seguinte conjunto de vias:

- Rua Armando Balduino Gutheil (Bairro Santo Antônio) prolongamento da Rua Armando Guthel, via projetada na subida do morro ao norte e leste até encontrar a Rua Bernardo Henrique Bohlke Filho. Rua Bernardo Henrique Bohlke Filho até a Av. Borges de Medeiros;
- Rua Emilio Marmitt desde a Rua da Conceição, Rua Carlos Kroeff, prolongamento projetado até a Av. Emilio Schmidt.
- Rua Frederico Timmen (prolongamento projetado entre a Av. General Bento Gonçalves e Rua Florisbela Linck Stumm), trecho existente até a Av. Tenente Pedro Von Mühlen, Rua Júlio Kohlrausch, prolongamento projetado até a Rua Engenheiro Noé de Freitas, volta para a Rua Júlio Kohlrausch (neste ponto a via se conecta com a Av. Cel. João Linck).
- Rua Engenheiro Noé de Freitas desde a Av. Borges de Medeiros, Rua Carlos Huff, até a Av. Getúlio Vargas.
- Av. Borges de Medeiros, desde a Av. Emílio Schmidt, até a Rua Heitor Arlindo Berg.
- Rua Cândido José Homem desde o entroncamento com a Rua Conceição, Fernando Grings, Av. Borges de Medeiros, até a Av. Getúlio Vargas.
- Estrada Municipal Morro Grande, Rua Índio Sepé Tiaraju, Rua Papa João Paulo I até a Av. Ten. Pedro Von Mühlen;
- Av. Arthur Krupp, entre a Av. General Bento Gonçalves e a Av. Ten. Pedro Von Mühlen;



- Rua Pedro Carneiro Pereira, desde a encosta do morro (limite da área urbanizada), até a Av. Ten. Pedro Von Mühlen;
 - Rua Benjamim Colletti, desde a Rua José Correa de Andrade até a Rua Leopoldo Franck.
- Na composição hierárquica das vias, este conjunto de vias é classificado como vias coletoras.*

O Mapa RMU-01 ao final do relatório apresenta a Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado.

3.2 REDE ESTRUTURAL PARA A CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA

A Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária consiste na configuração de uma rede de vias com dispositivos especiais para a circulação segura de bicicletas na forma de ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas, criando rotas cicláveis que cubram todo o território urbanizado do município.

3.2.1 Ciclovias de Conexão Regional

Consiste na configuração de um sistema viário de caráter estrutural, junto com a Rodovia ERS239, que permite a organização do tráfego Leste Oeste, transpondo a área central e é formado pelas ruas:

Trecho da Rodovia ERS239 desde o Município de Taquara, Av. Emilio Schmidt, Av. Borges de Medeiros, Av. Getúlio Vargas, Rua Ten. Pedro Von Mühlen, Trecho Urbano e Rural da Rodovia ERS239 até o município de Riozinho.

Eixo Norte Sul.

• Setor Leste

Faixa ciclável estruturante no sentido norte Sul a leste do Rio Areia, desde o Distrito de Boa Esperança ao norte até o traçado projetado da Rodovia ERS239. Consiste na implantação de ciclovias nas seguintes vias:

Av. Cel. João Linck entre a Av. General Bento Gonçalves e a Rua Oscar Alcindo Ritter, prolongamento projetado da Av. Cel. João Linck até o traçado projetado da Rodovia ERS 239, Estrada Municipal Linha Reichert.

• Setor Oeste

Faixa ciclável estruturante no sentido norte sul a oeste do Rio Areia composto pelo seguinte conjunto de vias:

Rua Candido José Homem, Rua Conceição, Av. Borges de Medeiros, Rua Santos Dumont, Av. Anexação.

3.2.2 Anel Cicloviário

Conjunto de vias (existentes e projetadas) que fazem contorno a atual malha urbana no município. Compõe o Anel Cicloviário o seguinte conjunto de vias:

RS239 (intersecção com a Estrada Municipal Campinas), traçado projeto da Rodovia ERS239 ao sul do Rio Rolante, travessia do Rio Rolante e Rodovia ERS239, prolongamento projetado da Av. General Bento Gonçalves (entre o atual traçado da Rodovia ERS239 e Rua Leopoldo Franck), Av. General Bento Gonçalves trecho existente, prolongamento projetado da Av. General Bento Gonçalves até a Rua da Conceição, Rua João Câncio dos Passos, prolongamento projetado no setor oeste até a Estrada Municipal Campinas, Estrada Linha Campina até a Rodovia ERS239.

3.2.3 Ciclovias lúdicas

Tem como finalidade a configuração de um circuito em local com interesse paisagístico com a finalidade de pedaladas para práticas lúdicas.



- **Margem Leste do Rio Areia.**

Serpenteia a margem leste do Rio da Areia, desde a Rua Oscar Alcindo Ritter ao sul até a Av. General Bento Gonçalves ao Norte. A ciclovia atende ao parque Municipal Kuchenfest.

- **Estradas vicinais de interesse turístico:**

Configuração de ambientes cicláveis ao longo das rotas turísticas do município:

- Estrada para Mascarada/Chuvisqueiro,
- Estrada para Boa Esperança e Areia,
- Estrada para Campinas,
- Estrada para Alto Rolantinho (projetada).

3.2.4 Faixas Cicláveis Complementares

Consiste em vários segmentos viários que fazem conexão com entre os ambientes cicláveis já descritos nos tópicos anteriores, bem como a ligação com o Distrito de Rolantinho e Distrito Industrial.

O Mapa RMU-02 ao Final do relatório apresenta a rede estrutural para a circulação cicloviária.

3.3 REDE PREFERENCIAL PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Na impossibilidade de tratamento de toda a malha viária da cidade, o presente PlanMob define uma rede prioritária de vias a serem tratadas com infraestrutura padronizada, criando uma rede qualificada para a circulação de pedestres sobre todo o território urbanizado unindo os principais pontos de origem com os principais pontos de destino das viagens. Desta forma, na composição da rede de vias de pedestres na malha viária da cidade, foram caracterizadas diferentes funcionalidades que implicam em diferentes hierarquias para o provimento de infraestrutura conforme classificação a seguir:

3.3.1 Rotas Preferenciais de Pedestres:

São vias com alta concentração de pedestres com alta interatividade com uso do solo e elevado volume de veículos. As intervenções nestes espaços envolvem o tratamento especial de passeios para a criação de rotas que permitam ligações entre os principais pontos de origem e destino dos usuários, considerando a área central e seus principais bairros residências.

São vias consideradas especiais para a circulação de pedestres:

- **Rota de Capilaridade.**

Compreende a configuração de passeios públicos padronizados de grande demanda populacional localizados nos setores norte e nordeste:

- Av. General Bento Gonçalves (toda a extensão);
- Av. Coronel João Linck (toda a extensão);
- Rua Florisbela Linck Stumm/Rua Luiz Grassmann Sobrinho;
- Rua Conceição até a Av. Borges de Medeiros;
- Av. Tenente Pedro Von Mühlen entre a Rua Frederico Augusto Timmen e Júlio Kohlrausch;
- Av. Emílio Schmidt, entre a Av. Borges de Medeiros e a Rua Alfredo Wüst.

- **Rotas de Acessibilidade na Área Central**



Consiste na padronização, regularização e remoção de barreiras arquitetônicas dos passeios da área central, com a implantação de dispositivos de acessibilidade universal (rampas, piso podotátil).

As vias que fazem parte das rotas de acessibilidade estão descritas a seguir:

- Av. Borges de Medeiros, entre Rua Conceição e a Av. Getúlio Vargas;
- Rua Conceição entre Borges de Medeiros e a Av. Emílio Schmidt;
- Rua 28 de Fevereiro;
- Vias transversais entre a Av. Borges de Medeiros e a Rua Conceição.
- Rua Carlos Huff.

3.3.2 Caminhódromo lúdico:

São vias com potencial para a criação de espaços para caminhadas lúdicas em áreas de interesse histórico e/ou paisagístico para o estímulo a estas práticas urbanas e que também possuem potencial para revitalização urbana.

São locais para implantação de caminhódromos lúdicos:

Lateral Leste do Rio Areia, entre a Rua Florisbela Linck Stumm e a Rua Oscar Alcindo Ritter, tangenciando o Parque Municipal de Eventos *Kuchenfest*. Esta rota é complementada pelo prolongamento da Rua Engenheiro Noé de Freitas até a Av. Borges de Medeiros.

3.3.3 Vias de Traffic Calming:

São vias com alta interatividade entre pedestres, circulação de veículos e atratividade exercida pelo uso do solo, nas quais deve ser priorizada a segurança em detrimento da velocidade. Envolvem o tratamento especial dos passeios e das travessias de pedestres para minimizar os conflitos entre o tráfego motorizado e não motorizado.

São vias consideradas de *traffic calming* para a implementação destes dispositivos:

- Av. Borges de Medeiros entre a Av. Emilio Schmidt e a Av. Getúlio Vargas;
- Av. Getúlio Vargas, entre a Av. Borges de Medeiros a Rua Frederico Augusto Timmen.

O mapa RMU-03 ao final do relatório apresenta a rede preferencial para a circulação de pedestres.

3.4 REDE PREFERÊNCIA PARA O TRÁFEGO DE CARGAS

A configuração de rota de carga tem como finalidade disciplinar a sua circulação no âmbito urbano, desviando para vias de melhor capacidade e com menor conflito com as demais modais. Considera a potencialidade do sistema viário de conexões de vizinhança, rodovias e estradas vicinais e a distribuição espacial das unidades industriais distribuídas no território.

As rotas de carga possuem as seguintes configurações funcionais:

3.4.1 Eixos de passagem:

Consiste na configuração de rotas de tráfego de carga que não possuem como origem e/ou destino o perímetro urbano de Rolante. A configuração desta rota viabiliza em dois momentos: na situação atual na qual se utiliza das vias existentes e na situação futura com a abertura do desvio projetado da Rodovia ERS239 para o lado Sul do Rio Rolante (ver complementação do sistema viário estrutural).

Na configuração futura a rota de carga de passagem é formada pelas seguintes vias:

Rodovia ERS239, entroncamento com a Estrada Municipal Campinas, desvio para o setor sul, transposição do Rio Rolante com a construção de uma nova ponte, configuração de uma nova via



em paralelo ao Rio Rolante (retificação e urbanização da Estrada Vicinal Existente), nova transposição do Rio Rolante com a remodelação da ponte existente, prolongamento até o traçado existente da Rodovia ERS239 em direção ao município de Riozinho.

3.4.2 Eixos de carga internos

Consiste em um conjunto de vias do sistema viário estrutural da cidade, para os quais deverão ser direcionados os fluxos de cargas mediante ações de engenharia de tráfego. Estas vias deverão receber reforço de base para receber tráfego pesado. Os eixos de carga internos não compostos pelas seguintes vias:

Acesso Leste:

Rodovia ERS239, Av. General Bento Gonçalves (prolongamento projetado, Av. General Bento Gonçalves, com a transposição do Rio Areia com uma nova ponte, Rua Conceição).

Rodovia ERS239 (traçado atual), Av. Tenente Pedro Von Mühlen, desvio para o Binário Av. Cel. João Linck x Júlio Kohlrausch/Frederico Augusto Timmen.

Acesso Oeste:

Rodovia ERS239, Av. Emílio Schmidt, Rua Oscar Acindo Ritter, acesso ao binário da Av. Cel. João Linck x Júlio Kohlrausch.

Acesso Norte:

Estrada Municipal Coronel João linck, Av. Coronel João linck, binário formado pela Av. Coronel João linck e Rua Frederico Augusto Timmen (abertura do trecho entre o prolongamento projetado da Av. General Bento Gonçalves até a Rua Florisbela Linck Stumm), trecho existentes, Rua Júlio Kohlrausch, prolongamento projetado até a abertura projetada do desvio da rodovia ERS239.

Rua Candido José Homem, Rua Conceição, Av. Borges de Medeiros até a Rua Bernardo Henrique Bohlke Filho ou binário da Rua Conceição/Rua Alfredo Wüst, até a conexão com a Av. Emílio Schmidt.

Acesso Sul:

Av. Anexação, Rua Santos Dumont, Av. Borges de Medeiros até a Av. Emílio Schmidt.

3.4.3 EIXOS DE TONELAGEM CONTROLADA

São trechos urbanos com alta interatividade com o uso do solo e elevado volume de pedestres em conflito com o tráfego motorizado. Concentram elementos do patrimônio histórico e cultural do Município (igreja, prefeitura, rua coberta, praça, etc.).

Nestes trechos o tráfego de carga deverá ser controlado mediante restrição de tonelage. A regulamentação de seu uso deverá ser realizada por elementos de sinalização com indicação dos desvios.

São eixos de carga com tonelage controlada:

Av. Borges de Medeiros entre a Av. Emílio Schmidt e a Rua Rua Bernardo Henrique Bohlke Filho e na Av. Getúlio Vargas, entre a Av. Borges de Medeiros e a Rua Frederico Augusto Timmen.

O mapa RMU-04 do Anexo II D apresenta a Rede Preferencial para o Tráfego de Carga.

3.5 EIXOS ESTRUTURAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO

O planejamento das redes transporte público é uma atividade dinâmica que deve se adaptar ao processo de geração de demanda e atendimento aos polos que a atraem. Desta forma, no âmbito do presente PlanMob não serão configuradas redes, apenas reconhecidas as que existem atualmente.



No âmbito da configuração as redes de mobilidade, as rotas do transporte coletivo urbano, intermunicipal e escolar deverão ser organizadas sobre as rotas, configuradas para a circulação de cargas, as quais já deverão ter as bases da infraestrutura reforçadas.

Dentro desse princípio, as principais vias nas quais deverão ser organizadas as redes de transportes públicos são:

- Av. Tenente Pedro Von Mühlen
- Av. General Bento Gonçalves (existente e projetado)
- Av. Cel. João Linck;
- Rua Florisbela Stumm/Rua Luiz Grassmann Sobrinho;
- Rua Conceição;
- Binário da Rua Conceição/Rua Alfredo Wüst;
- Rua Pedro Schneider/Rua Bernardo Henrique Bohlke Filho.

5 ATRIBUTOS FÍSICOS E FUNCIONAIS DAS REDES DE MOBILIDADE

Atributos técnicos que devem ser observados no planejamento e gestão da malha viária e das redes estruturais de mobilidade urbana para cumprimento da hierarquia e funções preconizadas no presente PlanMob.

5.1 MALHA VIÁRIA PARA O TRANSPORTE MOTORIZADO

5.1.1 EIXOS/VIAS ESTRUTURAIS PRINCIPAIS (VIAS ARTERIAIS):

Constitui o sistema viário de suporte ao tráfego geral majoritário, tráfego urbano e regional, onde também transitam um conjunto significativo de linhas de transporte coletivo. Estas vias deverão ser regulamentadas para a fluidez do tráfego.

As vias classificadas como Vias/Eixos Estruturais Principais deverão atender no mínimo aos seguintes requisitos:

- Dimensionamento das faixas de tráfego conforme Anexo I;
- Regulamentação viária para preferencialidade de circulação;
- Colocação de dispositivos eletrônicos de controle de tráfego em locais de notória acidentalidade, em frente a escolas com grande fluxo de alunos e em frente a polos geradores de tráfego;
- Pavimentação asfáltica e reforço de leito para o trânsito de veículos pesados (carga) e de transporte.

5.1.2 EIXOS/VIAS ESTRUTURAIS COMPLEMENTARES (VIAS COLETORAS)

Constitui o sistema de vias que suportam o tráfego urbano em ligações complementares dos bairros com o centro da cidade ou dos bairros entre si. Estas vias deverão ser regulamentadas para a fluidez do tráfego, porém com elementos de moderação.

As vias classificadas como Vias Estruturais Complementares deverão atender no mínimo aos seguintes requisitos:

- Dimensionamento da faixa de tráfego conforme anexo I;
- Regulamentação viária para preferencialidade de circulação;
- Colocação de dispositivos segurança para travessias em frente a escolas com grande fluxo de alunos e em frente a polos geradores de tráfego;



5.2 MALHA VIÁRIA PARA O TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

5.2.1 CICLOVIAS

As vias destinadas a circulação de bicicleta deverão ter tratamento especial, visando atender no mínimo aos seguintes requisitos:

- Dimensionamento conforme Anexo I;
- Possuir pavimentação com capeamento asfáltico;
- Possuir elementos físicos de segregação do tráfego geral, com separador físico de no mínimo 30 cm de largura;
- Sinalização específica para ciclovias atendendo normas do Denatran;
 - Iluminação pública complementar nas ciclovias de maior demanda.

5.2.2 CICLOFAIXAS

As vias destinadas a circulação de bicicletas deverão ter tratamento especial, visando atender no mínimo aos seguintes requisitos:

- Dimensionamento conforme Anexo I;
- Ser implantada no sentido de circulação do tráfego motorizado;
- Ser separada do tráfego motorizado por elementos físicos e pintura de faixa de divisão de pista;
- Possuir pavimentação com capeamento asfáltico;
- Serem pintadas na cor vermelha;
- Sinalização específica para ciclovias atendendo normas do Denatran;
- Iluminação pública complementar para ciclovia.

5.2.3 BICICLETÁRIOS

A rede cicloviária deverá contar com espaços para estacionamento de bicicletas, a serem instalados nos pontos de maior concentração de demanda, públicos e privados, devendo ser objeto de políticas específicas de responsabilidade da Prefeitura Municipal.

Os locais para o estacionamento de Bicicletas deverão atender aos seguintes requisitos mínimos:

- Dimensionamento conforme literatura técnica;
- Sinalização indicativa dos locais de estacionamento;
- Espaços separados e suficientemente dimensionados para a estocagem e circulação;
- Pavimentação dos pisos;
- Colocação de montantes de fixação das bicicletas.

5.3 MALHA VIÁRIA PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

5.3.1 Rotas Preferenciais de Pedestres

Na impossibilidade de tratamento concomitante de todas as calçadas são configuradas rotas espaciais conforme descrito no presente anexo. Os passeios integrantes das vias preferências para pedestres deverão atender, no mínimo, às seguintes especificações:

- Largura mínima de circulação de 1,20 metros totalmente desobstruída;
- Nivelamento entre os diversos lotes evitando a formação de rampas acentuadas e de degraus entre as divisas;
- Pavimentação regular e uniforme conforme especificações e código de obras do município;
- Acessibilidade universal nos cruzamentos notórios.

5.3.2 VIAS DE “TRAFFIC CALMING”

As vias de tráfego amigável deverão atender no mínimo aos seguintes requisitos:

- Passeio com faixa mínima de circulação 1,20m, totalmente desobstruída de elementos de infraestrutura aparente e elementos de mobiliário urbano;
- Pavimentação dos passeios com pisos padronizados e antiderrapante,



- Alargamento dos passeios junto às esquinas para aproximação ao passeio oposto;
- Tratamento especial das travessias de pedestres junto às esquinas, com a construção de lombo-faixas e pintura de faixas de segurança;
- Rebaixamento de meio-fio nos pontos relevantes de travessias de pedestres (em pontos de travessia sem lombo-faixas);
- Colocação de pisos podotáteis nos pontos de travessia e nos encaminhamentos destes pontos;
- Urbanização e elementos de mobiliário urbano específicos nas esquinas para a intervenção pretendida;
- Iluminação pública complementar com foco no pedestre.

5.3.3 CAMINHÓDROMOS LÚDICOS

A implantação de caminhódromos lúdicos contempla vias com larguras de passeios ou canteiros centrais avantajados, que propiciem a sua inserção de forma segregada no sistema viário.

Os caminhódromos lúdicos e de contemplação, deverão atender aos seguintes requisitos mínimos:

- Largura mínima de 2,50m, totalmente desobstruídos, para permitir 4 unidades de passagens concomitantes;
- Segregação do tráfego geral através de canteiros ajardinados de, no mínimo, 30 cm;
- Pavimentação em blocos de concreto intertravado, ou outro a ser especificado no código de obras do município;
- Elementos de mobiliário urbano (bancos, lixeiras e iluminação complementar);
- Paisagismo e arborização com espécies arbóreas que propiciem a formação de sombra.

6 ANEXOS

Faz parte integrante do presente Anexo os seguintes Mapas.

Anexo II A: Mapa RMU 01 – Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado;

Anexo II B: Mapa RMU 02 – Rede Estrutural para a Circulação Ciclovária;

Anexo II C: Mapa RMU 03 – Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres;

Anexo II D: Mapa RMU 04 – Rede preferencial para o Tráfego de Cargas.