LEI Nº 3.106 DE 27 DE OUTUBRO DE 2015

Aprova o PLANO MUNICIPAL de MOBILIDADE URBANA no Município de Laranjal Paulista e dá outras providências.

HEITOR CAMARIN JUNIOR, Prefeito Municipal de Laranjal Paulista, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, faz saber, que a Câmara Municipal de Laranjal Paulista, Estado de São Paulo, APROVOU e Ele SANCIONA e PROMULGA a seguinte Lei:

CAPITULO I
DO CONCEITO de MOBILIDADE URBANA

Art. 1º - Mobilidade Urbana é um atributo das cidades e se refere a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de veículos, vias, ciclovias e calçadas possibilitando o ir e vir cotidiano da sociedade.

Parágrafo Único – A Mobilidade Urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Art. 2º - A Mobilidade Urbana do Município de Laranjal Paulista presente nesta Lei, engloba os seguintes temas:

I – Sistema de Transporte Público;
II– Sistema Viário;
III – Sistema Cicloviário;
IV – Calçadas

CAPITULO II
POLÍTICA MUNICIPAL de MOBILIDADE

Art. 3º - A Política de Mobilidade Urbana do Município de Laranjal Paulista, em consonância com a Lei nº 2.543 de 25 de setembro de 2006 (Lei do Plano Diretor), em especial art. 46 e 47 da referida Lei, tem por objetivo melhorar a circulação e o transporte, dentro e fora do seu perímetro, com incentivo ao uso do transporte coletivo, promover a interligação com as demais cidades da região e importantes centros urbanos regionais, com melhor grau de acessibilidade e mobilidade da população de baixa renda, bem como aos portadores de necessidades especiais, e promover:

I – O deslocamento urbano em padrões compatíveis com as Leis em vigor;
II – A melhoria da qualidade de vida de toda a população, proporcionando segurança, rapidez e conforto nos deslocamentos motorizados e não motorizados, reduzindo os índices de acidente e vítimas no trânsito;
III – Manutenção e melhorias nas estradas rurais, visando, principalmente o escoamento da produção da zona rural e o transporte escolar;
IV – Facilidade de acesso a creches, escolas, postos de saúde e demais serviços públicos;
V – Condições de segurança e conforto na circulação do pedestre,

sobretudo das pessoas portadoras de necessidades especiais, promovendo sua inclusão nos sistemas de circulação;

VI – Redução dos gastos financeiros e de tempo nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços, causados pelas carências viárias, pela inadequação do serviço ou pelos congestionamentos;

VII – Adequação do sistema viário, viabilizando a articulação entre as diferentes regiões da cidade e promovendo a compatibilidade entre a característica física da via e sua função;

VIII – Estímulos ao uso do transporte coletivo público, aumentar a regularidade e a confiabilidade do sistema, bem como o conforto de seus usuários;

IX – O aumento da conscientização da população quanto ao uso dos sistemas de circulação;

X – Redução dos impactos negativos do transporte de bens e serviços sobre a circulação de pessoas, as atividades urbanas e o meio ambiente.

Art. 4º - São princípios da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Laranjal Paulista:

I – Valorização do ser humano;

II – Respeito ao meio ambiente;

III – Garantia dos direitos à mobilidade e acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais;

IV – Preservação da qualidade de vida do cidadão;

V - Racionalidade no uso do sistema viário;

VI – Convivência harmônica dos usuários dos sistemas de circulação.

Art. 5º - São diretrizes da Política Municipal de Infraestrutura Urbana de Laranjal Paulista, juntamente como previsto na Lei nº 2.543 de 25 de setembro de 2006.

I - Planejar a ampliação e conservação do sistema viário, buscando sempre a adequação ao relevo e redução dos tempos de deslocamentos entre locais de trabalho e habitação (áreas industriais e bairros residenciais) e entre os bairros e o núcleo central da cidade, assim como dos Distritos de Laras e Maristela;

II – Criar núcleos institucionais, como centros de lazer, creches, posto de saúde, em regiões estratégicas do Município;

III – Adoção de medidas articuladas para promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas afins, garantindo a priorização da circulação dos veículos do sistema de transporte coletivo e modo de transporte a pé sobre o transporte individual motorizado;

IV- Implantação de ciclovias e outras medidas para ampliar o tráfego de bicicletas na zona urbana, nas zonas de expansão urbana e estudar adaptações em vias já existentes;

V – Adoção de medidas de desestímulo do trânsito de passagens, sobretudo do tráfego de caminhões em áreas residenciais e próximas às escolas;

VI – Continuar com a implantação do sistema de zona azul no Município, e regulação da oferta de vagas de estacionamento, como

forma de permitir e democratizar o uso dos estacionamentos nos centros de maior concentração de veículos.

CAPITULO III
SEÇÃO I
DO SISTEMA de TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 6º - O sistema de transporte público de Laranjal Paulista deverá priorizar o transporte coletivo, devendo obedecer às seguintes premissas:

I – Priorizar a circulação de ônibus em relação aos automóveis, em locais onde existam maior concentração de pessoas;
II – Buscar a utilização de tecnologias adequadas a cada segmento da demanda;
III- implementar um sistema de informação ao usuário com qualidade, de forma a permitir a compreensão do sistema e proporcionar seu uso racional, inclusive para pessoas portadoras de necessidades especiais;
IV – Facilitar a acessibilidade através de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis.

Art. 7 º - Com o objetivo de melhor atender à demanda e racionalizar a oferta de transporte coletivo, a Administração Pública, deverá implantar medidas operacionais de reestruturação da rede, compreendendo:

I – Criações de linhas de ônibus, com ligações diretas dos bairros mais populosos para a zona central do Município;
II – Criação de linhas de ônibus destinadas a atender os moradores da zona rural e dos Distritos de Laras e Maristela;
III – Redução de intervalos entre ônibus, com adequação da capacidade do veículo à demanda.

Art. 8º - São medidas de infraestrutura para a reestruturação do transporte coletivo:

I – Adoção de medidas de incentivo a integração entre os modos coletivo, bicicleta, automóvel particular, através da implantação de estacionamentos próximos aos pontos de ônibus e terminais de integração;
II – Reestruturação da rede viária básica estrutural do transporte coletivo.

Art. 9º - O transporte coletivo de escolares no Município é realizado através da prestação de serviços:

I– Transporte público coletivo escolar gratuito;

II – Transporte coletivo escolar privado.

Art. 10 – O transporte público coletivo escolar gratuito é um serviço prestado pela Prefeitura do Município de Laranjal Paulista, com o objetivo de garantir o acesso dos escolares moradores da zona rural às escolas públicas, através de linhas de ônibus com itinerário pré-definido, operadas diretamente ou através de contratação,

nos termos da legislação vigente.

CAPITULO IV
DO SISTEMA VIÁRIO

Art.11 - O sistema viário do Município de Laranjal Paulista é constituído por todas as vias oficiais de circulação de veículos e pedestres, públicas ou privadas quando abertas ao público: (Redação dada pela Emenda nº 26/2015)

I - Para efeito de padronização das vias públicas, estas ficam relacionadas abaixo, e constam nos Mapas 1, 2, 3 e 4, parte integrante desta lei: (Redação dada pela Emenda nº 26/2015).

a) AvenidaExpressa - definida para comportar tráfego intenso e pesado de veículos, característico de vias de contorno da cidade ou de interligação dos bairros. Fica estabelecido o gabarito horizontal mínimo de 24,00m, nos quais, cada pista de rolamento deverá ter 7,00m, sem faixas de estacionamento, calçadas em ambos os lados com largura mínima de 2,50m, canteiro central com largura mínima de 5,00, para comportar pista exclusiva para ciclovia; (Redação dada pela Emenda nº 26/2015)

b) ViaPrimária - definida para comportar o tráfego de veículos característico de acessos principais dos bairros. Fica estabelecido o gabarito horizontal mínimo de 18,00m, nos quais, a pista de rolamento deverá ter 13,00m, incluindo faixas de estacionamento com largura de 3,00m em ambos os lados, as calçadas em ambos os lados, com largura mínima de 2,50m; (Redação dada pela Emenda nº 26/2015)

c) Via Secundária - apropriada para o tráfego de veículos no interior dos bairros, podendo ser de mão dupla - trânsito de veículos em sentidos opostos, ou de mão única - trânsito de veículos em um único sentido. Fica estabelecido o gabarito horizontal mínimo de 15,00m, nos quais, a pista de rolamento deverá ter largura de 10,00m incluindo a faixa de estacionamento de 3,00m em pelo menos um dos lados, calçadas em ambos os lados, com largura mínima de 2,50m; (Redação dada pela Emenda nº 25/2015)

II – Pista de Rolamento - é a parte da via de circulação reservada ao tráfego de veículos; (Redação dada pela Emenda nº 26/2015)

III – Calçada - é a parte da via de circulação reservada ao passeio de pedestres, faixa de serviços e arborização urbana; (Redação dada pela Emenda nº 26/2015)

IV – (Revogado pela Emenda nº 24/2015);

V - Equipamentos urbanos – são as instalações de infra estrutura urbana, tais como: sistema de coleta, reserva e distribuição de água, coleta e tratamento de esgotos, distribuição de energia elétrica e iluminação pública, captação de águas pluviais, rede de telefonia, transporte e outros de interesse público.

CAPITULO V
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 12 – O sistema Cicloviário do Município de Laranjal Paulista busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como meio de transporte, criando uma rede de vias de circulação para as mesmas.

Art. 13 – O trajeto do sistema Cicloviário e de Circulação de Pedestres abrange a área urbanizada do Município, permitindo a articulação direta entre os bairros e minimizando o conflito entre as demais modalidades de transporte.

Art. 14 - O sistema Cicloviário do Município de Laranjal Paulista fica dividido em:

I– Ciclovias e,

II – Ciclofaixas

§ 1º - As Ciclovias são vias de circulação exclusiva de ciclistas, separadas fisicamente das pistas de rolamento de veículos automotores, por um canteiro com largura mínima de um metro; (Redação dada pela Emenda nº 26/2015)

§ 2º - As Ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas junto a pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do trafego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

Art. 15 – A largura mínima de cada ciclovia ou Ciclofaixa deverá ser de:

I – 1,00 m para pista de ciclovias de sentido único de circulação e de 2,00 m para pista com sentido duplo de circulação;
II – 1,00 para pista de Ciclofaixa não sendo permitido pistas com sentido duplo e circulação.

Art. 16 – Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo do Departamento de Trânsito.

CAPITULO VI
DAS CALÇADAS

Art. 17-Todas as vias públicas do Município de Laranjal Paulista devem ser constituídas de calçadas, sendo destinadas predominantemente a circulação de pedestres, e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes.

§ 1º - Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto da calçada.

§ 2º - As edificações receberão “Habite-se” somente após a execução das calçadas.

Art. 18 – As calçadas do Município de Laranjal Paulista serão formadas pelos seguintes elementos:

I – Subsolo;

II– Guia e sarjeta;
III – Faixa de serviço;
IV – Faixa de passeio;
V– Faixa de interferência da edificação;
VI – Esquinas.

§ 1º - O subsolo das calçadas pertence ao Município, no qual podem ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, e sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 2º - As guias e sarjetas são dispositivos com a função de limitar a área de plataforma dos terrenos marginais, cumprindo a função de segurança e de orientar a drenagem superficial.

§ 3º - A faixa de serviço localizada em posição adjacente a guia, destina-se a instalação de posteamento, mobiliário urbano e vegetação, sendo que a sua utilização dependerá de autorização administrativa, e deverá ter dimensão mínima de 1,00m de largura. (Redação dada pela Emenda nº 26/2015)

§ 4º - A faixa de passeio, destinada a circulação de pedestres, deverá ter largura mínima de 1,50m, sem a presença de obstáculos ou deformações, com superfície contínua. (Redação dada pela Emenda nº 26/2015)

§ 5º - A faixa de interferência destina-se ao acesso do lote, edificado ou não, podendo ser permitida, caixa do sistema de telefonia, vasos, canteiros e floreiras, quando estes não interferirem na faixa de passeio.

§ 6º - As esquinas, preferencialmente, deverão estar livres de obstáculos, vedada a instalação de mobiliário.

Art. 19– Na hipótese de as calçadas não tiverem largura suficiente para contemplar a instalação das faixas de passeio, de serviço e de interferência, a primeira terá prioridade sobre as demais, podendo ser permitido o posteamento público.

Art. 20– Dentro do perímetro urbano do Município, o proprietário do imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente a testada de seu lote e mantê-la em condições, observadas as especificações constantes nesta Lei e demais normas aplicadas ao caso.

Parágrafo Único – Considera-se más condições, as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal.

CAPITULO VII
DA ACESSIBILIDADE PARA PESSOA COM DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE

Art. 21 - O parâmetro básico do sistema viário para a inclusão de pessoas portadoras de necessidades especiais é o desenho universal, que busca tornar os espaços viários acessíveis a todas as pessoas, independentemente de suas características físicas, motoras, sensoriais ou mentais, mediante a elaboração de projetos urbanísticos das secretarias ligadas aos setores de trânsito, segurança, defesa civil e obras, estabelecendo:

I – Alternativas que tornem, progressivamente, o sistema viário e os diferentes serviços de transporte público, acessíveis e disponíveis, também, para os portadores de necessidades especiais;
II – Programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação, ocupação das calçadas, remoção de barreiras e obstáculos, buscando garantir a mobilidade da pessoa portadora de necessidades especiais com segurança e conforto, observado, no mínimo, as normas técnicas da ABNT ou, obrigatoriamente, as normas municipais pertinentes que venham a ser adotadas;
III – Garantias gradativas para a mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma nos sistemas de circulação compreendendo as vias, calçadas e áreas destinadas à circulação de pedestres, bem como nos veículos do transporte coletivo;
IV – Criação de mecanismos legais de modo que gradativamente toda a infraestrutura urbana seja adaptada ao uso dos portadores de necessidades especiais ou deficiência de locomoção;
V – Sinalização de interesse do usuário, na forma necessária ao seu entendimento com todo o sistema.

Art. 22 - O sistema de transporte coletivo público do Município deverá permitir, gradativamente, o acesso e transporte das pessoas portadoras de necessidades especiais, com segurança e conforto, atendendo a todas as especificações previstas na legislação pertinente.

§ 1º - Os locais onde há grande concentração de pessoas portadoras de necessidades especiais, o pedestre comum e o transporte público deverão ter prioridade sobre qualquer outro tipo de mobilidade, quando da análise e aprovação de empreendimentos imobiliários, seja mediante parcelamento do solo ou condomínio, sendo obrigatório o cumprimento de exigências técnicas a serem estabelecidas pelo Poder Público de Laranjal Paulista, visando proporcionar melhores condições e segurança para a mobilidade.

CAPITULO VIII
DO FINANCIAMENTO DO SISTEMA

Art. 23 – As fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação, de sinalização e educação do trânsito e transporte público do Município, são:

I – Recursos do orçamento municipal;
II– Recursos proveniente da arrecadação de multas de trânsito;
III - Receitas tarifárias provenientes do sistema de transporte coletivo público;
IV– Receitas provenientes da concessão/permissão do sistema de transporte público;
V– Recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais;
VI– Recursos obtidos de doações;
VII– Recursos obtidos a fundo perdido;
VIII-Recursos provenientes de fiscalização e autuação, através dos

agentes que operam na fiscalização, operação e autuação de trânsito;

IX– Captação de recursos junto aos programas do Governo Federal e Estadual, diretamente vinculados a programas de mobilidade urbana.

CAPITULO IX
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 24 – A presente Lei deverá ser revista num período mínimo de (05) anos e no máximo a cada 10 (dez) anos, ressalvadas hipóteses especiais, desde que sejam definidas pelo Conselho Municipal do Plano Diretor.

Art. 25 - Fica fazendo parte integrante da presente Lei os Anexos I, II e III, que constituem as metas a serem realizadas a curto, médio e longo prazo.

Art. 26 – A execução da presente Lei será coberta por dotações vigentes e as que deverão ser consignadas no orçamento do município.

Art. 27 – Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de Laranjal Paulista, 27 de outubro de 2015.

HEITOR CAMARIN JUNIOR
Prefeito Municipal

Publicada, conferida e afixada, por inteiro teor, no Mural Público junto ao átrio da Prefeitura Municipal. Laranjal Paulista, 27 de outubro de 2015.

Benedito Orlando Ghiraldi
Diretor de Departamento

12
2

ANEXO I

METAS A CURTO PRAZO – 01 (UM ANO)

01 - Asfaltamento e colocação de ponto de ônibus no prolongamento da Rua Guilherme Marconi, situado entre as Ruas Suaidan Abud e Rua Dr. Waldemar Abud, proporcionando melhor atendimento aos usuários de transporte coletivo.

02 - Aumento de vagas para estacionamento de veículos na zona central, no sistema de lazer situado na Rua Dr. Waldemir Abud.

03 - Alargamento da Rua Júlio Prestes, no cruzamento da mesma com a Praça Job Salto, conhecida como praça do poço artesiano, com o objetivo de evitar acidentes e também alargar a via pública, para melhora do tráfego de veículos.

04 - Busca de alternativa para desafogar o trânsito nas vias públicas – Rua Nicola Deneno e Rua Francisco Pillon, com desapropriação de imóvel localizado na altura do número 336 da Rua Nicola Deneno, de modo a abrir via pública no local, que possibilite trafego de mão única nas ruas mencionadas.

05 - Construção de calçada ao longo da Rua Lázaro Pires de Melo, em terreno desapropriado, por aproximadamente 310,00m (trezentos e dez metros) lineares.

06 - Calçadão no entorno do Bairro Pedro Zanella, interligando a Rua Gov. Pedro de Toledo com projeção de pista de caminhada, ciclovia, e portal no início da referida via pública para maior controle do fluxo de veículos.

07 - Construção de creches no bairro da Ponte e Jardim Itaporanga para atender os moradores do entorno, evitando-se o deslocamento das crianças.

ANEXO II

METAS A MÉDIO PRAZO - 02 (DOIS ANOS)

01 - Alargamento da Rua Irmã Conceição Maria, no inicio da referida via pública, com objetivo de criar interligação de vias públicas, para melhor locomoção de veículos e pessoas.

02 - Continuidade das reformas no Terminal Rodoviário situado na Av. Francisco Pillon, melhorando a acessibilidade com rampas e atendimento aos usuários com problemas de locomoção, assim como funcionários.

03 – Instalação de local para a companhia do corpo de bombeiro.

04 – Ligação entre as Ruas 10 de outubro/ Airton Senna e Rua 13 de Maio (2ª. Etapa da abertura do prolongamento da Rua Guilherme Marconi - meta 01 do Anexo I).

13

05 - Asfaltamento da Rua Euclides da Silva e Roque Alves Lima no Distrito de Maristela.

06 - Intervenção prevista no contrato de concessão na Rodovia Marechal Rondon (SP 300) km 176+100m – (trevo do Bidico), junto a concessionária Rodovias do Tietê.

ANEXO III

METAS A LONGO PRAZO - MAIS DE 05 (CINCO ANOS)

01 - Na Avenida João Batista Bado, executar passagem inferior ligando a Av. Hermelindo Pillon – Elaborado projeto junto ao Ministério das Cidades envolvendo a concessionária Rodovias do Tietê e ARTESP – Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo, com previsão de alça na ponte do Bairro São Roque com municipal interligando Trevo do Bidico.

02 – Obras de asfaltamento, guias e galerias pluviais na Avenida Integração, paralela à Rodovia Marechal Rondon, sentido Laranjal Paulista ao Distrito de Maristela.

03 - Projeto de anel viário, com bifurcação no trecho da Av. Airton Senna, próximo ao escadão, sentido ferroviário e pedreira, margeando o trecho da ferrovia existente no local (hoje de concessão da ALL – América Latina Logística), até próximo a antiga pedreira, com traçado a esquerda, sentido final da Av. Luis Garpelli, com projeção futura interligando a Vicinal Giovani Costa.

04 - Alongamento do pontilhão localizado na Av. Lázaro Pires de Mello com passagem para dois veículos, principalmente caminhões, para minimizar o trânsito no centro da cidade, interligando as industrias – cerâmicas - existentes no entorno.

05 - Desvio da Rodovia Marechal Rondon no trecho compreendido entre os km 180+900m ao 184+100m, que corresponde ao perímetro urbano do Distrito de Maristela.

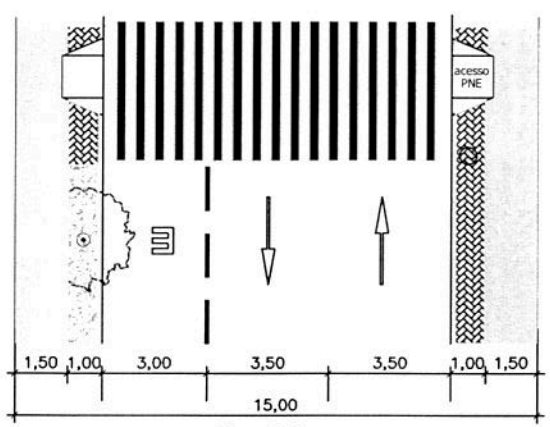
MOBILIDADE URBANA — PADRONIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS

Dimensionamento de Pista de Rolamento e de Calçada

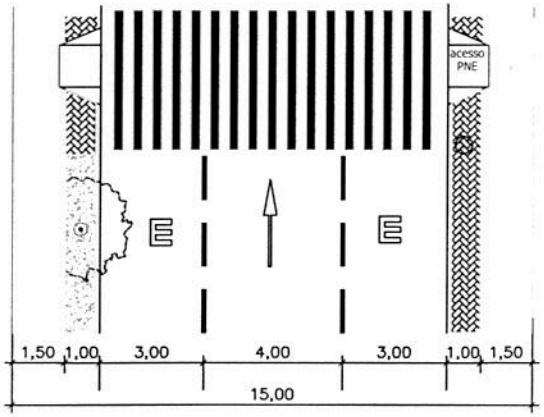
MAPA 1

SETEMBRO/2015

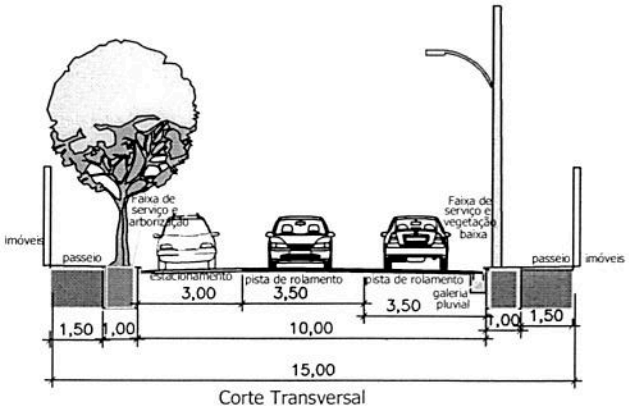
VIA SECUNDÁRIA (mão dupla) ou VIA SECUNDÁRIA (mão única)



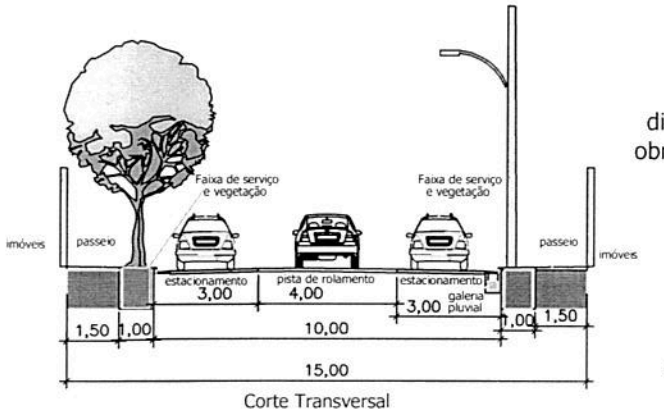
Planta Baixa



Planta Baixa



Corte Transversal



Corte Transversal

INDICADA EM INTERIOR DE BAIRROS

Compr. Max./quadra =200,00

Estacionamento apenas em um dos lados

Estacionamento em ambos os lados

Pista de Rolamento

Revestimento Asfáltico

Estacionamento em pelo menos um lado

Galerias Pluviais

Obrigatória em pelo menos um dos lados nas Vias

Sinalização horizontal e Vertical

Sinalização horizontal dispensada

Sinalização Vertical obrigatória em todas as Vias Públicas

Faixas de Travessia de Pedestres no nível da rua

próximas a atividades geradoras de tráfego de pedestres, dispensadas em áreas residenciais

Calçadas

Largura mínima 2,50m, inclinação transversal 2%

Passeio

Largura mín. =1,50m sem obstáculos ou deformações, Superfície contínua

dispensada a instalação de Sinalizaçao Tátil em áreas residenciais obrigatória próximas a atividades geradoras de tráfego de pedestres

Faixa de serviço

Instalações de infra-estrutura e mobiliário urbano (postes, lixeiras, hidrantes, guias rebaixadas)

Superfície drenante

Canteiros de vegetação e arborização

Lado do estacionamento da rua - (árvores de pequeno ou médio porte e canteiros no nível da calçada)

Lado da Faixa de Serviços - (somente canteiros no nível da calçada para vegetação rasteira)

Superfície drenante

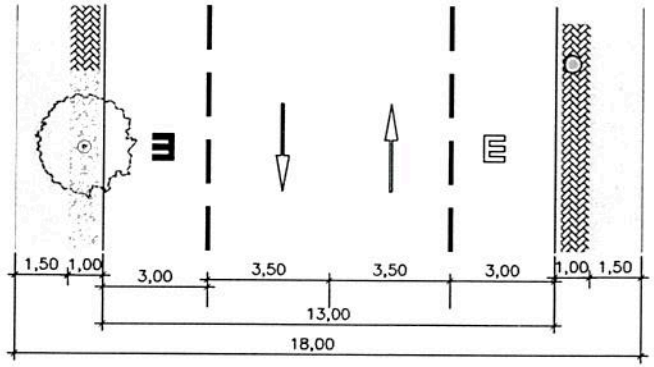
MOBILIDADE URBANA — PADRONIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS

Dimensionamento de Pista de Rolamento e de Calçada

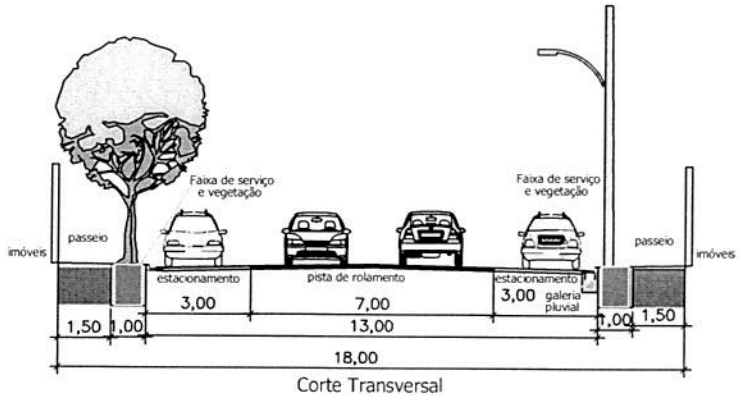
MAPA 2

SETEMBRO/2015

VIA PRIMÁRIA



Planta Baixa



Corte Transversal

INDICADAS EM RUAS PRINCIPAIS E DE ACESSOS AOS BAIRROS

Compr. Max./quadra =250,00

Estacionamento em ambos os lados

Pista de Rolamento

Revestimento Asfáltico

Estacionamento em ambos os lados

Galerias Pluviais

Obrigatória em pelo menos um dos lados nas Vias

Sinalização horizontal e Vertical

Sinalização horizontal obrigatória

Sinalização Vertical obrigatória em todas as Vias Públicas

Faixas de Travessia de Pedestres no nível da rua

Calçadas

Largura mínima 2,50m, inclinação transversal 2%

Passeio

Largura mín. =1,50m sem obstáculos ou deformações,
Superfície contínua
dispensada a instalação de Sinalizaçao Tátil em áreas residenciais
obrigatória próximas a atividades geradoras de tráfego de pedestres

Faixa de serviço

Instalações de infra-estrutura e mobiliário urbano
(postes, lixeiras, hidrantes, guias rebaixadas)
Superfície drenante

Canteiros de vegetação e arborização

Lado oposto aos postes - (árvores de pequeno ou
médio porte e canteiros no nível da calçada)

Lado da Faixa de Serviços - (somente canteiros
no nível da calçada para vegetação rasteira)
Superfície drenante

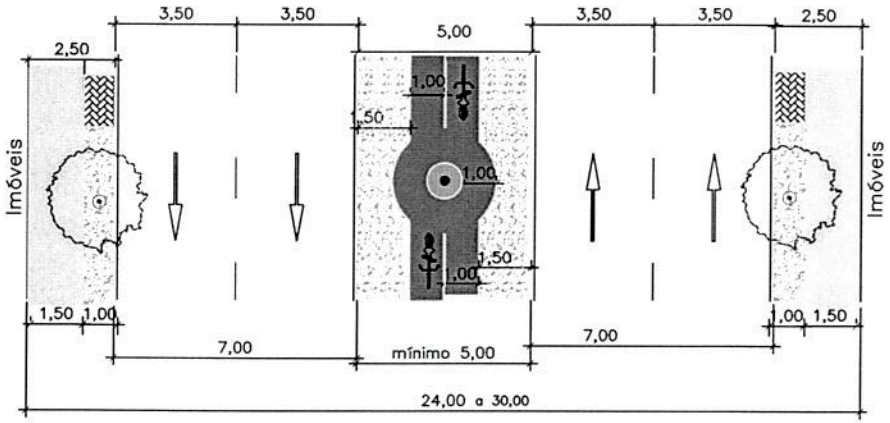
MOBILIDADE URBANA — PADRONIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS

Dimensionamento de Pista de Rolamento e de Calçada

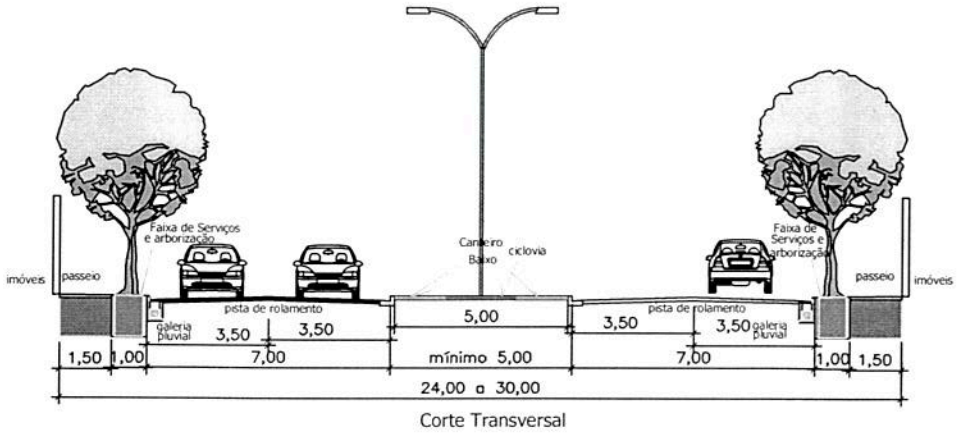
MAPA 3

SETEMBRO/2015

AVENIDA EXPRESSA (com CICLOVIA)



Planta Baixa



Corte Transversal

INDICADAS EM VIAS DE CONTORNO DA CIDADE E INTERLIGAÇÃO DE BAIRROS

Compr. Max./quadra =350,00

Pista de Rolamento

Revestimento Asfáltico

Estacionamento obrigatório nos recúos do imóveis

Galerias Pluviais

Obrigatória em pelo menos um dos lados nas Vias

Sinalização horizontal e Vertical

Sinalização horizontal obrigatória

Sinalização Vertical obrigatória em todas as Vias Públicas

Faixas de Travessia de Pedestres no nível da rua

Calçadas

Largura mínima 2,50m, inclinação transversal 2%

Passeio

Largura mín. =1,50m sem obstáculos ou deformações,

Superfície contínua

dispensada a instalação de Sinalizaçao Tátil em áreas residenciais

obrigatória próximas a atividades geradoras de tráfego de pedestres

Faixa de serviço

Instalações de infra-estrutura e mobiliário urbano

(postes, lixeiras, hidrantes, guias rebaixadas)

Superfície drenante

Canteiros de vegetação e arborização

Lado oposto aos postes - (árvores de pequeno ou médio porte e canteiros no nível da calçada)

Lado da Faixa de Serviços - (somente canteiros no nível da calçada para vegetação rasteira)

Superfície drenante

Ciclovia

Pista Separada no canteiro central

Revestimento Asfáltico ou Cimentado Rústico

Largura mínima de cada faixa = 1m

Canteiros com largura mínma 1,50m no nível da pista

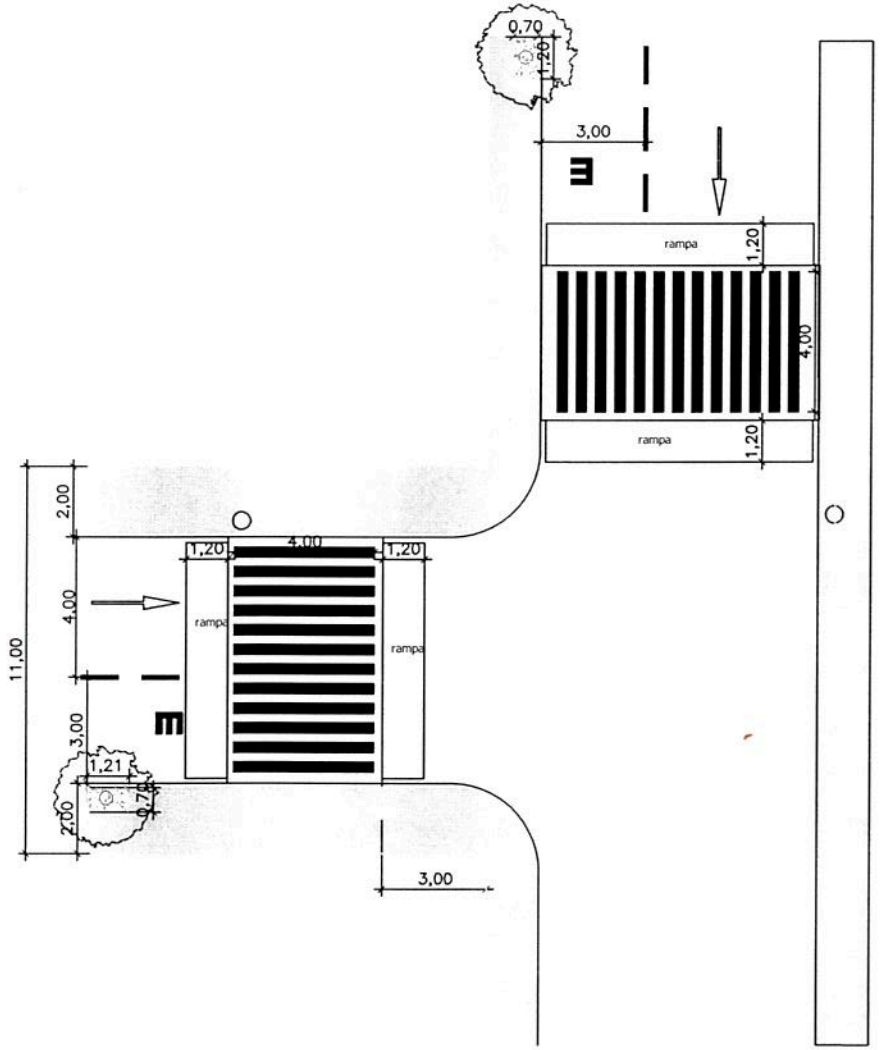
MOBILIDADE URBANA

PADRONIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS

Adequação de Vias Públicas Existentes (largura inferior ao padrão)

MAPA 4

SETEMBRO/2015



Padrão Médio Existente

Pista de Rolamento

Estacionamento em apenas um lado da via
Larguras variáveis entre 6,00m e 12,00m
Revestimento Asfáltico
Águas Pluviais correm pela superfície, presença de poucas galerias
Sinalização horizontal somente nas vias principais
Faixas de Travessia de Pedestres no nível da rua, nas vias principais

Calçada ou Passeio

Largura variáveis entre 1,50m e 2,50m, inclinação média transversal 2%
Revestimentos variados, mais encontrado - cimentado rústico
Presença de deformações totais ou parciais - rampas de acesso aos imóveis
Pouca presença de obstáculos - lixeiras, floreiras, invasões de saliências nos imóveis

Padrão de Adequação

Pista de Rolamento

Para larguras inferiores a 10,00m - mão única, com
estacionamento em apenas um lado da via
Faixas de Travessia de Pedestres Elevadas e sinalização horizontal obrigatória
nas vias principais, em toda área central e nas proximidades de áreas institucionais

Calçada ou Passeio

Largura mínima sem deformações 1,20m, ou se a largura da calçada for inferior a 1,20m,
pelo menos metade da largura da calçada, com inclinação transversal máx. de 2%.
Revestimento contínuo, antiderrapante, sem obstáculos, degraus ou interrupções,
a execução de rampas de acessos as edificações deverão ser restritas aos limites do lote
nas Avenidas e Vias Principais e Praças Públicas, prever a instalação de Sinalizaçao Tátil