OF. GP. Nº 299/2023 São Jerônimo, 09 de outubro de 2024.

Exmo. Sr.
Filipe Almeida
M.D. Presidente da Câmara de Vereadores
São Jerônimo – RS

Prezado Senhor

Apraz-nos cumprimentar Vossa Excelência, bem como aos membros desta Colenda Câmara de Vereadores, ao mesmo tempo em que lhes encaminhamos o Projeto de Lei Complementar n° 001/2024, em anexo, visando a criação do Plano de Mobilidade Urbana.

A mobilidade urbana é considerada um dos principais desafios de gestão das cidades na atualidade, considerando o crescente índice populacional e proporcionalmente a evolução da frota domiciliada em São Jerônimo.

Os principais problemas encontrados são o sobrecarregamento do espaço, a limitação do fluxo, o aumento do índice de acidentes, tendo como consequência mutilações graves ou mortes, a pequena oferta de alternativa de mobilidade para atender os passageiros que dependem de transportes públicos, além da poluição do ambiente urbano.

A ausência de políticas específicas para aumentar a oferta de meios de transporte viáveis e eficientes resulta diretamente na busca pelo transporte individual.

Mais automóveis nas ruas, porém, elevam a quantidade de acidentes de trânsito, onde a maioria das vítimas está em plena capacidade produtiva. Há, ainda, o aumento da pressão sobre a Previdência, em casos de mortes ou invalidez permanente.

Quanto ao meio ambiente, o aumento de gás carbônico na atmosfera é a consequência mais visível devido aos resíduos dos combustíveis fósseis.

Considerando ser São Jerônimo uma cidade que também enfrenta problemas da mobilidade urbana, o presente projeto vem a ser a continuidade das políticas de mobilidade urbana que já foram iniciadas no plano diretor, e outras medidas de engenharia de tráfego adotadas no passado recente, como a regulamentação de vagas de estacionamento em posição obliqua e implantação de sistema binário de trânsito.

Por fim refere-se que houve a devida audiência pública, realizada em 16 de março de 2023, na Câmara de Vereadores de São Jerônimo, onde pode ser consultada a sua convocação no endereço eletrônico:

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

https://saojeronimo.rs.gov.br/noticia/visualizar/id/1171/?plano-de-mobilidade-urbana-sera-tratado-em-audiencia-publica.html

Ademais, os arquivos referentes ao material publicado podem ser consultados no seguinte link:

https://saojeronimo.rs.gov.br/pagina/id/1059/?plano-mobilidade-urbana.html

Diante do exposto, solicitamos a esta Egrégia Câmara que aprecie e aprove o presente Projeto.

EVANDRO AGIZ HEBERLE:46629009053
Assinado de forma digital por EVANDRO AGIZ HEBERLE:46629009053
Dados: 2024.10.14 11:47:23 -03'00'

Evandro Agiz Heberle
Prefeito Municipal

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N° 001, DE 09 DE OUTUBRO DE 2024

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO - PLANMOB E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Prefeito Municipal de São Jerônimo, no uso de suas atribuições legais conferidas pelo art. 73, IV da Lei Orgânica, FAZ SABER, que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte

LEI COMPLEMENTAR

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o PLANMOB - Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Jerônimo, como instrumento orientador e normativo dos processos de crescimento e transformação do Município nos aspectos relacionados à mobilidade de pessoas e de cargas, no âmbito urbano, rural e conexões regionais, em consonância com o estabelecido na Lei Federal 12.587/12, que estabelece as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§1º O PLANMOB é instrumentalizado pelas diretrizes políticas que constituem o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana estabelecidas na presente Lei.

§2º O PLANMOB se constitui em um plano setorial no conjunto da base normativa das políticas públicas urbanas, estando integrado e compatível com a Lei Complementar, que Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas no Município;

II - Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - Modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado ou apresentação de credencial de gratuidade, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

VII - Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias; e

X - Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

Art. 3º Integram a presente Lei como parte indissociável os seguintes anexos:

I - Anexo I: Diretrizes para a infraestrutura de mobilidade;

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

II - Anexo II: Composição das vias conforme classificação hierárquica e prazos de implantação;

III - Anexo III: Atributos físicos e funcionais das redes de mobilidade;

Capítulo II
DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA - SMMU

Art. 4º Fica criado o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana - SMMU como o processo continuado, dinâmico e flexível de planejamento e gestão da mobilidade urbana no âmbito urbano e relações regionais.

Parágrafo único. O SMMU é composto pelo conjunto coordenado de elementos e relações necessários para garantir a circulação das pessoas e mercadorias no território do Município, com vista ao atendimento dos objetivos, princípios e diretrizes contidos na presente Lei.

Art. 5º São objetivos do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - Instituir um processo permanente e sistematizado de atuação e intervenção na infraestrutura, nos modos e nos serviços de transporte;

II - Garantir o gerenciamento eficaz direcionado à melhoria da qualidade de vida;

III - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 6º Constituem o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU os seguintes elementos principais:

I - A infraestrutura viária existente e projetada;

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

II - A configuração funcional das redes de mobilidade urbana;

III - Os serviços de Transporte Público;

IV - A base legal e normativa;

V - Os instrumentos de gestão e planejamento; e

VI - A participação Democrática.

Seção I

DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA

Art. 7º A infraestrutura viária consiste na base física que sustenta as condições e regras de circulação de pessoas e veículos no ambiente urbano, obedecidas as normas estabelecidas pela legislação, especialmente o disposto no CTB – Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções do CONTRAN.

Parágrafo único. Constituem a infraestrutura viária as rodovias, estradas vicinais, arruamentos urbanos de caráter arterial, coletor e local, viadutos, pontes e demais elementos destinados a circulação de veículos, ciclistas e pedestres, considerando o sistema viário existentes e as diretrizes de expansão.

Art. 8º São objetivos da infraestrutura viária:

I - Atuar como elemento de estruturação do espaço urbano, articulando as conexões locais e regionais com diferentes hierarquias, de acordo com a demanda de tráfego e a sua inserção no espaço urbano;

II - Prover ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

III - Prover espaços para a circulação de pedestres e incrementar a qualidade das calçadas e prover ambientes seguros para a travessia das vias de tráfego motorizado, bem como acessibilidade universal em vias com alta demanda; e

IV - Servir de base para a configuração dos lotes urbanos no processo de parcelamento do solo.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Art. 9º A infraestrutura urbana de mobilidade é composta pelos seguintes elementos principais:

I - O leito carroçável das vias destinadas a circulação motorizada devidamente hierarquizado;

II - As faixas destinadas a circulação de ciclistas na foram de ciclovias, ciclofaixas ou espaços cicláveis;

III - Os passeios públicos e vias destinados a circulação exclusiva de pedestres;

IV - Os espaços destinados aos estacionamentos;

V - Os canteiros centrais que dividem as faixas de tráfego;

VI - Os dispositivos de acessibilidade universal;

VII - Os terminais, estações e demais conexões;

VIII - Os pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

IX - Os elementos de sinalização viária e de trânsito; e

X - Os instrumentos de controle, fiscalização e gestão.

Subseção I

Das Diretrizes Viárias

Art. 10. Diretrizes Viárias são propostas de intervenções no sistema viário envolvendo a abertura de novas vias ou obras/ações de reconfiguração de vias existentes.

Art. 11. São objetivos das Diretrizes Viárias:

I - Aumento da acessibilidade e fluidez do trânsito,

II - Provisionamento de infraestrutura viária no processo de crescimento urbano e expansão da frota veicular;

III - Diminuição da fragmentação do tecido urbano e permitindo melhor circulação e irrigação das diferentes partes da cidade; e

IV - Orientação do arruamento estruturante no processo de parcelamento do solo em zonas de expansão urbana.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Art. 12. As Diretrizes Viárias se constituem em gravames de áreas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e seus gabaritos propostos incidem sobre os lotes/glebas urbanas com a criação de áreas não edificáveis

Parágrafo único. Em decorrência da intervenção viária prevista, os gravames de áreas apresentam as seguintes abrangências:

I - Incidência de recuos viários sobre os lotes lindeiros nas vias existentes em que, para melhor acomodação dos fluxos de tráfego, forem configuradas com necessidades de alargamentos viários;

II - Configuração de áreas não edificáveis nos lotes/glebas nas quais forem projetadas complementações/continuidades viárias com abertura de vias para conexões viárias; e

III - Configuração de diretrizes viárias estruturantes para a macro estruturação urbana no processo de parcelamento do solo na ocupação de novas glebas.

Art. 13. As Diretrizes Viárias e suas representações espaciais são descritas no Anexo I.

Subseção I

Da classificação hierárquica das vias

Art. 14. As vias que compõe a malha viária do Município são classificadas de acordo com sua posição estratégica no espaço urbano, sua capacidade de circulação e volumes de tráfego apresentados.

Art. 15. A malha viária hierarquizada do Município deverá dar suporte aos modos motorizados e não motorizados de forma equânime.

Parágrafo único. A equidade referida no caput será obtida mediante a correta e necessária provisão de espaço para a circulação motorizada, segregação de parte do

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

sistema viário para a circulação de ciclistas na forma de ciclovias e ciclofaixas e mediante a correto e necessário dimensionamento dos passeios públicos.

Seção II

DAS REDES FUNCIONAIS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 16. As Redes funcionais de mobilidade urbana consistem na organização espacial e hierárquica da malha viária para dar suporte preferencial os diferentes modos de transporte, de acordo com a demanda e a distribuição espacial dos usos e atividades no espaço urbano e regional.

Art.17. São objetivos das redes funcionais de mobilidade urbana:

I - Organizar funcionalmente a circulação viária com a hierarquização das vias de acordo com sua capacidade e posição estratégica no espaço urbano;

II - Configuração de redes de navegação no espaço urbano, para os diferentes modos de transporte;

III - Criar rotas especiais de conexão entre os diferentes locais de origem/destino, de forma preferencial e priorizada;

IV - Priorizar rotas de circulação para os modos de transporte não motorizados e coletivos sobre o tráfego geral; e

V - Orientar a logística de circulação de carga.

Art. 18. Compõem as Redes Funcionais de Mobilidade Urbana as seguintes organizações funcionais do sistema viário:

I - Rede Estrutural para o tráfego motorizado;

II - Rede Preferencial para a circulação de Transporte Coletivo;

III - Rede Estrutural para a circulação de ciclistas;

IV - Rede Preferencial para a circulação de pedestres; e

V - Rede Preferencial para a circulação de cargas.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Parágrafo único. As redes funcionais de mobilidade urbana serão configuradas e organizadas sobre a malha viárias de forma a otimizar a potencialidade de cada modal de transportes e minimizar os conflitos entre os modais, especialmente entre os motorizados e não motorizados.

Subseção I

Da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado

Art. 19. A Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado consiste na organização funcional do sistema viário de forma a canalizar os fluxos majoritários do transporte motorizado no conjunto da circulação urbana, vicinal e regional.

Parágrafo único. A organização da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado com os eixos de acessibilidade estruturantes é apresentada no Anexo II.

Art. 20. São objetivos da Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado:

I - Criar rotas estruturantes de circulação regional e vicinal;

II - 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;

III - Criar uma rede de navegação interna conectada à rede vicinal e regional onde é priorizada a fluidez, considerando o tráfego de veículos particulares, transporte público e privado de passageiros; e

IV - Minimizar os conflitos com os demais modos.

Art. 21. A circulação de tráfego motorizado deverá ocorrer dentro das normas de regulamentação das vias estabelecido pelo Poder Público e atender a legislação vigente, especialmente a Lei Federal 9.503/1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Subseção II

Da Rede Preferencial para o Transporte Coletivo

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Art. 22. A Rede Preferencial para o Transporte Coletivo consiste na organização funcional do sistema viário com a reserva de faixas de tráfego para a circulação preferencial e/ou exclusiva de veículos de transporte coletivo, quando houver necessidade, visando a priorização de sua circulação sobre o tráfego geral.

§1º A Rede Preferencial para o Transporte coletivo é operacionalizada em corredores exclusivos e preferências configurados sobre os eixos de acessibilidade estruturante que concentram elevados volumes de veículos de transporte coletivo em conflito com levados volumes de tráfego geral.

§2º Os corredores exclusivos e preferenciais para a circulação de transporte coletivo são apresentados no Anexo II.

Art. 23. São objetivos da Rede Preferencial para o Transporte Coletivo:

I - Criar dispositivos para a priorização da circulação do transporte coletivo sobre o trafego geral;

II - Aumentar a velocidade operacional e os indicadores de conforto das viagens; e

III - Minimizar os conflitos com os veículos particulares e a diminuição do número de acidentes.

Art. 24. A circulação de tráfego motorizado deverá ocorrer dentro das normas de regulamentação das vias estabelecido pelo Poder Público e atender a legislação vigente, especialmente a Lei Federal 9.503/1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Subseção III

Da Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária

Art. 25. A Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária consiste na configuração de uma rede de vias com dispositivos especiais para a circulação de bicicletas de forma

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

priorizada e segura, mediante a segregação de parte do sistema viário para a sua circulação exclusiva.

Parágrafo único. A Organização da Rede Estrutural para o a Circulação Cicloviária com os eixos de acessibilidade estruturantes é apresentada no Anexo II.

Art. 26. São objetivos da Rede Preferencial para a Circulação de Ciclistas:

I - Criar infraestrutura para ampliação da participação desta modal de transportes no conjunto da mobilidade urbana local e regional;

II - Viabilizar os deslocamentos por bicicleta com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

III - Estimular seu uso nos deslocamentos do cotidiano como modo de transporte saudável e de baixo custo econômico e ambiental; e

IV - Promover o uso da bicicleta nas atividades de lazer como prática saudável, em consonância com as políticas de saúde do Município.

Art. 27. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 28. Os terminais de transporte público, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

Subseção III

Da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres

Art. 29. A Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres tem por objetivo a criação de ambiente confortável e seguro para a circulação de pedestres de forma natural ou com o uso de aparatos especiais e sua configuração consiste em intervenções

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

nos passeios públicos de forma a torná-los completamente desobstruídos, nivelados e com pisos padronizados de forma a permitir a acessibilidade universal em seu curso.

Parágrafo único. A configuração da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres é apresentada no Anexo II.

Art. 30. São objetivos da Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres:

I - Viabilizar os deslocamentos de pedestres de forma natural ou com uso de aparatos especiais, com conforto e segurança;

II - Promover a acessibilidade universal;

III - Estimular caminhadas em deslocamentos de pequenas distâncias nas atividades do cotidiano; e

IV - Estimular caminhadas em práticas lúdicas como atividade saudável, em consonância com as políticas de saúde do Município.

Subseção IV

Da Rede Preferencial para a Circulação de Carga

Art. 31. As Rotas Preferencial para a Circulação de Carga consistem em um conjunto de vias do sistema viário estrutural da cidade, para os quais deverão ser direcionados os fluxos de cargos mediante ações de engenharia de tráfego, sendo que sua configuração se dará por ações de infraestrutura com reforço de base para o tráfego de alta tonelagem e por ações de engenharia de tráfego e sinalização para canalizar os fluxos.

Parágrafo único. As rotas preferenciais de carga estão apresentadas no Anexo II.

Art. 32. São objetivos da configuração das Redes Especiais de Circulação de Carga:

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

I - Direcionar as rotas de carga para vias com capacidade e condições de infraestrutura de suporte;

II - Minimizar os conflitos com outros modais, especialmente pedestres e ciclistas; e

III - Evitar/minimizar danos ambientais de interesse histórico e cultural tanto pelos aspectos de intrusão urbana como pela emissão de poluentes.

Art. 33. Em zonas de restrição/proibição de tráfego de cargas, elementos de sinalização indicarão as rotas de desvio.

Seção III
SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 34. Constituem os principais serviços de transporte aqueles destinados à população, dos quais essas se utilizam mediante normas e condições de uso e acesso específicos.

Parágrafo único. São serviços de transporte público:

I - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado de tarifa ou apresentação de credencial de acesso, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

II - Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas.

Subseção I
Do transporte coletivo

Art. 35. As redes de serviços de transporte coletivo são formadas pelas linhas que constituem as rotas programadas para atendimento aos pontos de origem e de destino das viagens, com os respectivos quadros de horários.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Parágrafo único. Na organização dos serviços de transporte coletivo, no contexto do Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município, deverão ser adotadas as seguintes diretrizes:

I - Atendimento aos bairros residenciais de maior densidade populacional, com distâncias a pé inferiores a 300 (trezentos) metros em pelo menos uma das rotas;

II - Ligação de todos os bairros com os principais polos geradores de tráfego, em especial o centro, de forma direta; e

III - Integração física e tarifária entre as linhas, realizadas em terminais ou em pontos de integração e transferência devidamente qualificados.

Seção IV
DA BASE NORMATIVA

Art.36. Constituem a base normativa de orientação a aplicação da política municipal de mobilidade urbana, os marcos jurídicos municipais, estaduais e federais que disciplinam o trânsito urbano, o transporte público, as políticas de uso e ocupação do solo e demais normas aplicáveis.

Parágrafo único. A aplicação da política municipal de mobilidade urbana deverá orientar-se pelas seguintes leis:

I - Constituição Federal da República, em especial o Artigo 182, que estabelece as diretrizes para a Política Urbana;

II - Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que institui o Estatuto da Cidade, especialmente o previsto no inciso VII do Artigo 2º e no §2º do Artigo 40;

III - Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as Diretrizes para o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;

IV - Código de Brasileiro Trânsito, instruído pela Lei 9.503/1997 e Resoluções do CONTRAN;

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

V - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano;

VI - A presente Lei que institui o PLANMOB;

VII - Lei Municipal nº 2875/2010, sobre a Concessão, Permissão e a Autorização de Transporte Público Coletivo de passageiros do Município de São Jerônimo e dá outras providências;

VIII - Normas Técnicas Brasileiras aplicáveis, especialmente as normas de acessibilidade contidas na NBR-9050; e

IX - Demais leis e normas pertinentes.

Seção V

DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO E PLANEJAMENTO

Art. 37. Consistem os Instrumentos de Gestão e Planejamento da Mobilidade Urbana o conjunto de ações e rotinas com a incumbência de aprimorar, supervisionar, monitorar e fiscalizar o processo de planejamento e gestão da circulação e do transporte no âmbito urbano.

Art. 38. A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo definir e orientar a atuação do Poder Público Municipal no que tange a capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções, na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

Art. 39. São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

I - Coordenar a aplicação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e suas revisões;

II - Promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas atendendo as diretrizes do PLANMOB;

III - Manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

IV - Dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e suas Regulamentações do CONTRAN;

V - Zelar pala qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal no perímetro central;

VI - Criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

VII - Criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

VIII - Fiscalizar a operação das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e das leis e normas municipais;

IX - Analisar e disciplinar polos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Trânsito – EIT;

X - Disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito e das vias urbanas; e

XI - Avaliar e fiscalizar os serviços, e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis.

Art. 40. A gestão da mobilidade urbana deverá considerar:

I - A gestão do trânsito nas vias públicas;

II - A gestão da operação do transporte público;

III - A gestão dos polos geradores de tráfego;

IV - A gestão da mobilidade não motorizada; e

V - A gestão da acessibilidade universal.

Subseção I

Da Gestão do Trânsito nas Vias Públicas

Art. 41. A gestão pública do trânsito será realizada através da regulamentação do sistema viário, considerando os diferentes modos de locomoção preconizados no

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

presente PLANMOB e de acordo com o estabelecido no CTB - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 42. São objetivos da Gestão do Trânsito:

I - Promover o adequado uso do espaço público de circulação com prioridade às redes funcionais de mobilidade urbana preconizadas no presente PLANMOB;

II - Promover a segurança viária e minimizar os conflitos entre os modos motorizados e não motorizados;

III - Promover a circulação preferencial dos veículos de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

IV - Estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização,

V - Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições; e

VI - Monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição.

Parágrafo único. A gestão do trânsito motorizados se dará pela regulamentação do uso considerando:

a) Os fluxos de tráfego;

b) As faixas de serviço;

c) A preferencialidade de uso das vias;

d) As velocidades operacionais;

e) Os locais de travessia de pedestres;

f) O disciplinamento dos locais de circulação de carga e previsão de espaços para carga e descarga;

g) A definição das vias e faixas de tráfego para a sua circulação preferencial do transporte coletivo;

h) A disposição dos pontos de parada para embarque e desembarque do transporte coletivo; e

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

i) Outras ações atinentes.

Subseção II

Da Gestão da Operação do Transporte Público

Art. 43. A Gestão dos transportes compreende o planejamento, gerenciamento e a fiscalização do sistema de transporte, visando a sua prestação com a quantidade e qualidade necessárias para dar suporte à mobilidade urbana por este modal de transporte.

Art. 44. São objetivos da Gestão Pública dos Transportes:

I - A garantia do acesso universal de toda a população;

II - A garantia da qualidade dos serviços;

III - O menor custo para a sociedade e para os usuários; e

IV - A melhor eficiência econômica e energética possível.

Art. 45. A Gestão dos Transportes pressupõe as seguintes ações:

I - Programa de monitoramento da qualidade do serviço oferecido mediante pesquisas sistemáticas de lotação, regularidade e pontualidade, na prestação dos serviços e níveis de satisfação do usuário;

II - Controle dos custos e das receitas do sistema, com a elaboração do cálculo tarifário do sistema para garantir a justa remuneração dos operadores com o mínimo dispêndio por parte dos usuários;

III - Controle da frota veicular com programas de inspeção periódica; e

IV - Fiscalização e monitoramento ao disposto no contrato de concessão quanto aos direitos e deveres estabelecidos entre as partes e o usuário.

Subseção III

Da Gestão dos Polos Geradores de Tráfego

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Art. 46. Para efeito da presente Lei entende-se como Polo Gerador de Tráfego os espaços edificados ou abertos, cujos usos e atividades atraem elevados volumes de viagens por diferentes modos de locomoção, de caráter diário ou sazonal, e que impactam de forma significativa a estrutura de circulação e os serviços de transporte.

Art. 47. São objetivos da gestão dos polos geradores de tráfego:

I - Prospectar demandas futuras concentradas e dimensionar seu impacto sobre o sistema viário e sistema de transporte;

II - Prevenir através de ações preventivas e mitigatórias o colapso do sistema viário e do sistema de transporte afetado por polos geradores de tráfego;

III - Exigir do empreendedor contrapartidas pelos impactos gerados; e

IV - Mitigar impactos sobre o meio ambiente social e antrópico.

Art. 48. Para atendimento aos objetivos, empreendimentos cujos usos/atividades indicarem impacto significativo na produção de viagens por transporte público ou individual e impactos sobre o ambiente antrópico deverão ter o seu projeto de aprovação e licenciamento condicionados a realização de estudos prévios de impacto de trânsito.

Parágrafo único. O tipo de uso e o porte de empreendimentos que devem ser objeto de estudos prévios de impacto de trânsito deverão ser regulamentados em legislação específica.

Art. 49. Os Estudos de Impacto de Trânsito – EIT, serão realizados mediante a emissão do respectivo Relatório de Impacto de Trânsito - RIT, elaborados por profissionais legalmente habilitados, nos quais deverão ser medidos os impactos e propostas medidas sanadoras, mitigadoras e/ou compensatórias aos impactos gerados.

Art. 50. A elaboração do EIT deverá contemplar a avaliação do ambiente de inserção do polo gerador de tráfego devendo contemplar os seguintes aspectos mínimos:

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

I - A definição da área de influência direta e indireta do empreendimento gerador de tráfego;

II - A análise da mobilidade urbana do entorno do empreendimento, notadamente nos aspectos relativos à capacidade do sistema viário;

III - A oferta de transporte público;

IV - As condições dos passeios; e

V - Acessibilidade universal.

Art. 51. A emissão do EIT deverá contemplar os elementos que permitam a correta avaliação do impacto a ser gerado em especial:

I - Prospecção do tráfego a ser gerado pelo futuro empreendimento considerando o a demanda de circulação nas vias de acesso e a demanda por transporte público;

II - Carregamento viário futuro considerando a demanda existente e a demanda prospectada para o empreendimento;

III - Avaliação do nível de serviço resultante nas vias afetadas; e

IV - Avaliação da necessidade de incremento de viagens por transporte público.

Art. 52. Caso o EIT elaborado apontar para impactos não absorvíveis pela atual infraestrutura viária, deverão ser propostas intervenções no sistema viário como medidas sanadoras e/ou mitigadoras considerando os seguintes aspectos:

I - Necessidade de abertura e/ou alargamento de vias, obras de arte, etc;

II - Adequações geométricas no sistema viário, como a criação de refúgios, correção de raios de giro, rebaixamentos de guias;

III - Regulamentação dos fluxos de tráfego no entorno da área impactada num raio de 600 metros;

IV - Projeto de sinalização semafórica, sinalização gráfica horizontal e vertical, visando a nova regulamentação proposta; e

V - Projeto de acessibilidade universal na área de influência direta.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

§1º Caso os impactos gerados não possam ser mitigados e, havendo interesse público na sua implantação, o Poder Público Municipal poderá exigir do empreendedor medidas compensatórias fora do ambiente impactado.

§2º No processo de licenciamento do empreendimento gerador de tráfego, compete ao Poder Público Municipal estabelecer as medidas mitigatórias/compensatórias que deverão ser arcadas pelo Empreendedor em contrapartida ao impacto gerado.

Subseção IV

Da Gestão Da Mobilidade Não Motorizada

Art. 53. A Gestão da Mobilidade Não Motorizada compreende a definição de políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas e a circulação de pedestres nos passeios e travessia das vias públicas nos locais de conflito com o tráfego motorizado.

Art. 54. São objetivos da gestão da mobilidade não motorizada:

I - Estimular o uso da bicicleta e do caminhar como prática de mobilidade urbana provendo espaços para a circulação segura e confortável;

II - Implementar as redes funcionais de mobilidade para a circulação de bicicletas e de pedestres preconizadas no presente PLANMOB; e

III - Minimizar os conflitos entre os pedestres e ciclistas e trafego motorizado.

Parágrafo único. Ao Gestor Público Municipal, cabe a função de prover a infraestrutura adequada para a circulação não motorizada.

Art. 55. A Gestão da Mobilidade Não Motorizada dar-se-á pelos seguintes elementos:

I - Fiscalização do uso do espaço de circulação, conforme o modal para o qual está regulamentado;

II - Manutenção e conservação dos passeios públicos e rotas cicláveis;

III - Sinalização dos locais de travessia de pedestres; e

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

IV - Promoção de ações educacionais que se reflitam em ações comportamentais para uso dos espaços designados à circulação de cada modal.

Subseção V

Da Gestão da Acessibilidade Universal

Art. 56. A gestão da mobilidade para a acessibilidade universal, implica em capacitar as pessoas com restrição física para locomoção, se deslocar e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. A Gestão da Acessibilidade Universal inclui a adaptação do meio físico para a necessidade de utilizar objetos e aparatos específicos, permanentes ou temporários, para auxiliar na locomoção.

Art. 57. São objetivos da gestão da acessibilidade universal:

I - Garantir o direito de ir vir de toda a população, em especial aquelas com mobilidade reduzida;

II - Atingir um desenho universal no ambiente urbano de mobilidade; e

III - Garantir o acesso ao serviço de transporte público.

Art. 58. Na Gestão da Acessibilidade Universal, a acessibilidade deve ser priorizada, tanto no meio físico, como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

§1º No meio físico, o tratamento da infraestrutura viária deve priorizar:

I - O desenho universal com ações sobre as caçadas;

II - Os locais de travessia do leito carroçável;

III - O rebaixamento de meios fios;

IV - Colocação de pisos sensitivos para deficientes visuais; e

V - Adequado posicionamento dos equipamentos urbanos para não se constituírem em barreiras físicas.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

§2º Nos equipamentos de transporte, a acessibilidade deve atender a todos os tipos de deficiências e necessidades especiais dos usuários.

§3º Para que os sistemas de transportes sejam plenamente acessíveis, são necessárias ações tanto nos veículos, como na infraestrutura, nos equipamentos de apoio e no ambiente construído, como acessibilidade aos pontos de parada, terminais, etc.

Subseção VI

A gestão da circulação de cargas

Art. 59. A gestão do tráfego de carga implica em disciplinar a circulação de mercadorias no ambiente urbano, minimizando o impacto com o transporte de pessoas e circulação de pedestres, ciclistas e impactos sobre o meio ambiente.

Art. 60. São objetivos da gestão da circulação de cargas:

I - Garantir a circulação de cargas no Município, reconhecendo a sua importância para a dinâmica econômica do Município;

II - Evitar os conflitos com o tráfego de carga com o tráfego urbano de pessoas;

III - Evitar a deterioração da estrutura de circulação pelo tráfego pesado em vias sem condições de suporte; e

IV - Minimizar o impacto ambiental gerado pelo ruído, emissão de particulados e trepidação do solo em zonas sensíveis.

Art. 61. A gestão da circulação de cargas dar-se-á pelos seguintes elementos:

I - Configuração de rotas especiais para a circulação de cargas decorrentes da produção industrial do Município;

II - Restringir a sua circulação em áreas conflagradas, no sentido de uma menor interferência com as demais funções urbanas; e

III - Sinalizar espaços para carga e descarga garantindo o abastecimento para o setor logístico.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Seção IV

DA PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA

Art. 62. A gestão da participação democrática implica em reconhecer a importância da participação popular e da sociedade civil organizada no processo de gestão e planejamento da infraestrutura e gestão da mobilidade urbana, reconhecendo que é um dever da administração pública e um direito de todo o cidadão.

Art. 63. São Objetivos da participação democrática:

I - Colocar o cidadão no centro de processo de decisão que envolve o ambiente físico e os serviços de mobilidade urbana; e

II - Abrir canais de manifestação, garantido a todo o cidadão o direito de se manifestar.

Parágrafo único. A Gestão Democrática da mobilidade urbana no âmbito do Município dar-se-á com a participação dos diferentes segmentos da sociedade em suas diversas formas de manifestação.

Art. 64. A participação da sociedade na gestão da mobilidade urbana ocorre nas seguintes formas:

I - Por iniciativas da sociedade, por meio de organizações não governamentais, entidades de classes, associações, ou outras formas de representação coletiva que conquistam a sua legitimação social;

II - Por ações do próprio Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não.

Parágrafo Único. A participação da sociedade na promoção da mobilidade urbana dar-se-á por meio das seguintes ações:

I - Realização de audiências públicas, referendos e outras formas de participação;

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

II - Institucionalização de Conselho Municipal de Trânsito, com a composição de representantes a ser estabelecida pela municipalidade; e

III - Promoção de canais de relacionamento direto entre o gestor público e o usuário do transporte coletivo.

Capítulo IV
DOS PRAZOS DE IMPLANTAÇÃO E DO FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA

Art. 65. O presente PLANMOB será implantado em etapas de ação imediata, curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Para efeito dos prazos do caput são considerados os horizontes de 2 (dois), 5 (cinco), 10 (dez) e 15 (quinze) anos, respectivamente.

Art. 66. A estratégia de implantação da infraestrutura preconizada nas diretrizes viárias e implementação das redes de mobilidade preconizadas no PLANMOB é consubstanciada em diretrizes, metas e ações a serem definidas pelo Poder Executivo para os horizontes de curto, médio e longo prazos.

§1º A execução das obras/ações nos prazos a que se refere o caput deverá considerar a prioridade das obras e o legado de maior relevância para os munícipes.

§2º Os prazos de implantação das diretrizes viárias concebidas no presente PLANMOB estão estabelecidos no Anexo III – Prazos de Implantação.

Art. 67. Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as obras/ações a serem e executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

Art. 68. Fica criado no Município de São Jerônimo - RS o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana – FMMU.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Art. 69. O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, vinculado ao Órgão Municipal de Trânsito, tem por objetivo proporcionar recursos e meios para o desenvolvimento de projetos voltados à pavimentação de vias públicas municipais e outras ações voltadas à mobilidade urbana.

Art. 70. O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMMU de vias públicas será constituído de recursos provenientes de:

I - Dotações orçamentárias a ele especificamente destinadas;

II - Créditos orçamentários decorrentes dos repasses mensais por parte da concessionária que poderá explorar o Estacionamento Rotativo Pago no Município;

III - Créditos adicionais suplementares a ele destinados, inclusive decorrentes emendas parlamentares e convênios entre o Município e os demais entes da Federação;

IV - Receita de operações de crédito contratadas junto a instituições financeiras para elaboração de projetos de Mobilidade Urbana no âmbito do Município.

V – A proporção de 10% dos valores repassados referentes ao IPVA da frota com registro domiciliado no Município de São Jerônimo;

VI – Captação de recursos do FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito, por meio de projetos de engenharia de tráfego e melhoria das condições de segurança viária.

Art. 71. Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMMU serão depositados em conta especial, mantida em instituição financeira oficial e serão aplicadas exclusivamente na elaboração de projetos e estudos de viabilidade acerca de melhorias necessárias na Mobilidade Urbana do Município.

Art. 72. Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana - FMMU serão destinados a:

I - Financiar estudos técnicos e projetos de Mobilidade Urbana;

II - Atender às diretrizes e metas contempladas na legislação municipal que versem sobre a política de Mobilidade Urbana;

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

III - Adquirir equipamentos e os insumos necessários para a devida sinalização viária e fluxos das vias públicas.

Parágrafo único. Os recursos serão destinados, com prioridade, à contratação de estudos técnicos e projetos que tenham como finalidade a análise da infraestrutura viária de Mobilidade Urbana, verificando os gargalos existentes no fluxo organizacional do trânsito e as eventuais ingerências necessárias nos pontos de alta confluência viária.

Capítulo III

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 73. Os casos omissos e as dúvidas de interpretação suscitadas na aplicação desta Lei, serão resolvidos pelo ente competente do Município.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

EVANDRO AGIZ HEBERLE:46629009053

Assinado de forma digital por EVANDRO AGIZ HEBERLE:46629009053
Dados: 2024.10.14 11:47:53 -03'00'

Evandro Agiz Heberle
Prefeito Municipal

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
PLANMOB – SÃO JERÔNIMO

ANEXO I

DIRETRIZES PARA A INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

1 – APRESENTAÇÃO

O presente Anexo I - DIRETRIZES PARA A INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE, constitui parte integrante do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de SÃO JERÔNIMO, tendo como finalidade apresentar a organização funcional das vias e o conjunto de obras e ações necessárias à implementação das redes Funcionais de Mobilidade Urbana do presente Plano.

Para tanto, apresenta o conjunto de diretrizes para a qualificação e ampliação do sistema viário estruturador da cidade, de modo a dar suporte à mobilidade urbana nos modos preconizados.

2 – ORGANIZAÇÃO FUNCIONAL DO SISTEMA VIÁRIO

2.1 – Classificação Hierárquica das Vias

Para fins do presente Plano, a malha viária do Município é classificada e hierarquizada segundo critérios funcionais, considerando a circulação no âmbito urbano e nas conexões distritais e regionais. Neste contexto, a malha viária do Município é hierarquizada conforme classificação a seguir:

- RODOVIAS: Vias que tangenciam ou atravessam o perímetro urbano, implantadas e sob controle direto de outros órgãos governamentais;
- ESTRADAS VICINAIS: Vias sob jurisdição municipal que permitem a ligação dos distritos e das localidades no interior do Município e que permitem ligação com a sua sede, sendo destinadas a conectar a zona rural e/ou urbanizações próximas com a malha viária urbana;
- VIAS DE TRANSIÇÃO: Vias que estabelecem a ligação entre as rodovias com a malha urbana, servindo de base para macro estruturação regional do tráfego geral, do transporte coletivo e transporte de carga;
- VIAS ESTRUTURAIS PRINCIPAIS OU ARTERIAIS: Vias destinadas à circulação em geral com intensa carga de veículos e que propiciam a macro estruturação da mobilidade no âmbito urbano, servindo ainda de base para o transporte coletivo;
- VIAS ESTRUTURAIS SECUNDÁRIAS OU COLETORAS: Vias destinadas a coletar e distribuir os fluxos de circulação interbairros e sua conexão com a área central;

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

- VIAS LOCAIS: Destinadas a orientar os fluxos no interior dos bairros, permitem o acesso a pontos internos específicos e canalizar o tráfego para as vias secundárias;
- VIAS SEM SAÍDA: Servem de acesso local e finalizam em uma praça de retorno;
- VIAS DE TRAFFIC CALMING: Vias com alta interatividade entre o suo do solo e pedestres, onde devem ser priorizados requisitos de segurança e conforto ao pedestre em detrimento da velocidade veicular. Para cumprir sua finalidade, estas vias deverão receber dispositivos para moderação de tráfego;
- CAMINHÓDROMOS: Espaços públicos destinados à circulação de pedestres com a finalidade de caminhadas em práticas lúdicas, configurados em locais aprazíveis e/ou com apelo paisagístico;
- PASSAGENS DE PEDESTRES: Vias de circulação permitida somente aos pedestres, incluindo os passeios públicos, as galerias térreas externas e as escadarias, com características de infraestruturas próprias de espaços abertos, exclusivos à circulação de pessoas;
- CICLOVIAS: Vias com características geométricas e infraestrutura própria ao uso de bicicletas;
- CANTEIROS CENTRAIS: Estrutura urbana dispostas no centro das vias destinadas à separação dos fluxos de tráfego, servindo ainda como apoio à travessia de pedestres em duas etapas e qualificação urbana com elementos de arborização e paisagismo.

2.2 – Funcionalidades das Vias

No conjunto hierarquizado das vias apresentado nos tópicos acima, as vias apresentam diferentes funcionalidades e prioridades de circulação em função do seu papel estratégico no conjunto do sistema viário local.

A tabela abaixo apresenta a classificação das vias, sua função e priorização de utilização.

Tabela 1.1 – Funcionalidade das vias conforme classificação hierárquica.

TIPO DE VIAS	FUNÇÃO	PRIORIDADE DE UTILIZAÇÃO
Vias de Transição	Ligação das Rodovias com malha viária urbana estruturante	Transporte de Cargas Transporte Coletivo Tráfego Geral Circulação de ciclistas em ciclovias
Vias estruturantes Principias (Arteriais)	Ligações da área central com os bairros e polos geradores de tráfego através de vias coletoras; Ligação do anel de contorno com a área central	Transporte de Cargas Transporte Coletivo Tráfego Geral Circulação de ciclistas em ciclovias Circulação de pedestres em rotas de preferências
Vias Estruturantes Secundárias (Coletoras)	Distribuição e recebimento de fluxos das vias estruturais para as vias locais	Transporte Coletivo Transporte de Cargas com restrição de porte Tráfego Geral Circulação de pedestres Circulação de ciclistas em tráfego compartilhado
Vias Locais	Fluxos locais Micro acessibilidade aos bairros	Tráfego local Circulação de ciclistas em tráfego compartilhado

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

		Circulação de pedestres
Vias de Traffic Calming	Abrandar conflito entre veículos e pedestres	Pedestres Ciclistas Tráfego Geral
Vias de Pedestres e caminhódromos	Tráfego não motorizado	Pedestres
Ciclovias	Circulação específica de ciclistas em ciclovias ou ciclofaixas	Ciclistas
Canteiros centrais	Separação de tráfego Apoio e travessia de pedestres	Pedestres Ciclistas

3 – DIRETRIZES PARA A MALHA VIÁRIA ESTRUTURAL

As diretrizes aqui apresentadas contemplam intervenções na estruturação viária com a finalidade de dar suporte ás redes funcionais de mobilidade urbana, configurando eixos estruturantes para os diferentes modos de transporte/deslocamentos. As Redes de Mobilidade integrantes do PLANMOB referentes a infraestrutura para tráfego geral, por bicicleta e em deslocamentos a pé.

A configuração dos eixos viários estruturantes contempla as vias da malha viária existente e sua complementação por diretrizes viárias que preconizam melhorias nas vias existentes consolidadas, a abertura de novas vias, prolongamento de vias existentes, urbanização de trechos com revestimentos primários, retificações geométricas, inserção de rotatórias, construção de obras de arte, além de outras ações no âmbito de engenharia de tráfego.

Além de estruturar o tráfego motorizado nos moldes das redes de mobilidade para os modos motorizados e não motorizados, as proposições também têm como objetivo orientar o processo de crescimento urbano, especialmente na configuração de novos loteamentos em áreas de expansão urbana.

Fazem parte do conjunto de vias existentes, a serem abertas ou a serem remodeladas as seguintes configurações de eixos viários estruturantes que integram as seguintes redes de mobilidade:

- SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL
- REDE ESTRUTURAL PARA A MOBILIDADE MOTORIZADA
- REDE ESTRUTURAL PARA O TRANSPORTE CICLOVIÁRIO
- REDE PREFERENCIAL PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

3.1 – Descrição das Redes de Mobilidade

3.1.1 – Sistema Viário Estrutural

Consiste na previsão de complementação do sistema viário estrutural para dar suporte às redes de mobilidade urbana motorizadas e não motorizadas. A complementação da malha viária é proposta no presente PLANMOB na forma de alargamentos viários,

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

prolongamentos de vias existentes com a urbanização completa dos trechos a serem abertos; abertura e urbanização de novas vias estruturantes em áreas de expansão urbana, bem como a transposição da ERS-401 na área urbana com a contemplação de soluções seguras e eficazes.

3.1.2 – Rede Estrutural para a Mobilidade Motorizada

Tem como objetivo organizar a funcionalidade das vias existentes de acordo com a sua posição estratégica no conjunto da circulação urbana, sua capacidade e densidade de fluxos, uso e ocupação do solo e interatividade entre trânsito e usos urbanos. A rede de mobilidade motorizada se apoiará no sistema viário existente e projetado, considerando os prazos de implantação previstos no Anexo II.

A rede Estrutural para a Mobilidade Motorizada é composta pelas seguintes principais composições viárias:

- ANEL VIÁRIO:

Consiste na configuração de um sistema viário de caráter estrutural contornando as ilhas urbanizadas existentes nos setores sul, leste e oeste da cidade, contorno à área urbanizada, utilizando-se de sistema viário existente e projetado, conforme preconizado na complementação da malha viária estrutural. As ações para a sua implementação preconizam a qualificação e/ou adaptação do sistema viário existente e abertura e urbanização de novas vias e obras de arte para a transposição dos eixos das rodovias que cortam a área urbanizada.

- EIXOS DE TRANSIÇÃO:

Tem como finalidade organizar a transição do sistema viário gerado nas rodovias e sua canalização para a rede viária urbana de forma segura e fluida, evitando interferências múltiplas entre a malha urbana e a rede de rodovias. As ações para a sua implementação preconizam a sua preferencialidade de circulação no conjunto da circulação local, reforço de base para veículos de carga e transporte coletivo e minimização dos conflitos entre veículos e pedestres.

- EIXOS RADIAIS:

São vias que permitem a ligação dos bairros com o centro de forma preferencial, sendo também o suporte para as linhas de transporte coletivo. As ações para a sua implementação preconizam a qualificação/retificação de trechos existentes, aberturas de novas vias e obras de transposição dos eixos das rodovias.

- EIXOS TRANSVERSAIS:

São vias que apresentam continuidade interbairros e se tornam opções para deslocamentos na ligação de bairros entre si, sem passar pelo centro. As ações para a sua implementação preconizam a qualificação/retificação de trechos viários existentes, abertura e urbanização de novas vias e obras de transposição do eixo das rodovias.

- EIXOS ESPECIAIS:

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

São vias de caráter especial inseridos em regiões de interesse paisagístico e que não são recomendáveis para a estruturação do trânsito em função de constantes alagamentos. Também possuem potencial para a configuração de ciclovias lúdicas conforme será visto em capítulo específico. As ações para a sua implementação envolvem a recuperação viária, obras de contenção de cheias.

- EIXOS DE VIAS COLETORAS (ESTRUTURAIS SECUNDÁRIAS)

Conjunto de vias componentes do sistema viário oficial, existentes e projetadas que apresentam complementaridade estrutural do sistema viário. As ações para a sua implementação envolvem a qualificação do sistema viário existente e abertura e urbanização de novas vias.

3.1.3 – Rede Estrutural para o Transporte Cicloviário

A implantação da Rede Preferencial para o transporte cicloviário dentro do presente PLANMOB tem por objetivo a ampliação da participação desta modal de transportes no conjunto da mobilidade urbana local, tanto para atividades lúdicas como para acesso às funções urbanas do cotidiano.

A Rede Preferencial para o Transporte Cicloviário 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 formando uma rede integrada, compreendendo as situações a seguir:

- Ciclovias

São espaços designados para a circulação exclusiva de bicicletas, totalmente segregados da circulação de automóveis e de pedestres, mediante a utilização de obstáculos físicos como calçadas, muretas, ou meio fios.

- Ciclofaixas

São faixas nas pistas de rolamento ou sobre as calçadas delimitadas por pinturas e/ou sinalizadores, sem a utilização de obstáculos físicos.

- Faixas Compartilhadas

São faixas para a circulação de duas ou mais modais (bicicleta/veículos e bicicletas/pedestres). As faixas podem ser segregadas por obstáculos físicos ou não e implicam na destinação de uma maior largura da faixa de tráfego da modal preponderante, isto é, maior largura dos passeios ou maior largura do leito carroçável.

A Rede Estrutural para o Transporte Cicloviário será composta pelos seguintes serviços principais:

- Anel Cicloviário

Ciclovia e/ou ciclofaixa de contorno à área urbanizada com a configuração de um circuito ciclístico dentro do preconizado para o Anel Viário proposto para o sistema motorizado. Nas vias existentes deverão ser implantadas ciclofaixas e nas vias a serem

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

alargadas ou abertas deverão ser implantadas em processo concomitante à urbanização das vias.

- Eixos Radiais de Alimentação/distribuição

Consistem no conjunto de vias principais de ligação dos bairros com o centro que serão conectadas ao anel cicloviário para posterior distribuição dos fluxos sobre o anel e sobre as ciclovias de distribuição na área central. Nas vias existentes deverão ser implantadas ciclofaixas adaptadas ao perfil viário existente e nas vias projetadas deverá ser implantada esta infraestrutura em processo concomitante a abertura das vias.

- Eixos complementares

Consistem em ramais auxiliares que interligam duas ciclovias/ciclofaixas, destinadas a complementaridade da malha cicloviária projetada.

- Ciclovias lúdica

O eixo de ação consiste na implantação de ciclovia em áreas especiais de interesse paisagístico que propiciem o uso da bicicleta como prática lúdica.

3.1.4 – Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres

Toda a forma de locomoção tem como componente um percurso a pé, que pode ser um deslocamento completo ou complementar a outra modalidade de transportes, seja para acesso ao transporte público, automóvel ou bicicleta. Assim, o planejamento da mobilidade urbana deve partir do reconhecimento de que esta é uma modalidade de circulação básica e que as calçadas têm que apresentar espaço suficiente e de boa qualidade para a circulação de pessoas sem deficiência, em cadeiras de rodas e portadoras de deficiência.

Desta forma, as rotas de pedestres devem ser acessíveis, por direito, para todos os usuários; não devem apresentar barreiras físicas ou impedimentos de usos sociais ou climáticos; devem ser aptas a serem utilizadas com segurança para o tráfego geral e o próprio usuário; devem ser desobstruídos de veículos em seu percurso e apresentar poucos desvios e com capacidade condizente a demanda e, por fim, devem ser planejadas com o objetivo de prover uma agradável experiência ambiental para o usuário.

A criação de uma Rede Preferencial para Pedestres dentro do presente PLANMOB tem como objetivo a qualificação das calçadas em rotas urbanas estruturais de forma a estimular à realização de caminhadas para acesso às funções urbanas de forma confortável e segura bem como uma prática saudável, lúdica e ecologicamente correta de promoção da mobilidade urbana.

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:

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

- Calçadões de pedestres

Consiste na configuração de espaços urbanos destinados a pedestres e a vivência urbana em vias com intensa interação entre transeuntes o uso do solo. Nestas vias o perfil viário da via é reformulado com o alargamento dos passeios e a manutenção de apenas uma canaleta para o tráfego de veículos.

- Vias de Traffic Calming

Consiste na configuração de espaços onde são implantadas medidas de moderação de tráfego em áreas com alta concentração de pedestres em conflito com elevados volumes de circulação de veículos motorizados. Nas vias com esta destinação são propostos alargamentos de passeios junto às esquinas para a maior aproximação entre os espaços de pedestres em lados opostos da via, com implantação de passagens elevadas para pedestres.

- Rotas preferenciais de pedestres

Consiste no 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 polos atratores de demanda, principalmente escolas e equipamentos públicos. Nas vias com esta destinação são propostas padronizações de passeios e ações de acessibilidade universal com implantação de passagens elevadas para pedestres.

- Caminhódromo lúdico

Consiste no tratamento especial de vias com interesse paisagístico para o estímulo de caminhadas para práticas lúdicas. Sua implantação contempla vias com larguras de passeios ou canteiros centrais avantajados e que propiciem a sua inserção de forma segregada no sistema viário.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
PLANMOB – SÃO JERÔNIMO

ANEXO II

COMPOSIÇÃO DAS VIAS CONFORME CLASSIFICAÇÃO HIERÁRQUICA E PRAZOS DE IMPLANTAÇÃO

Tabela 1 – TRÁFEGO MOTORIZADO

VIAS	TRECHO	CONDIÇÕES DE IMPLEMENTAÇÃO	PRAZO
Anel Viário			
Rodovia ERS-401	Entre divisa com Município de Charqueadas e trevo de acesso com Av. Dr. José Athanásio	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança Qualificação e manutenção do pavimento Disciplinamento de fluxos com segregação de sentidos opostos nas curvas e 100 metros antes e depois de intersecções com vias municipais Alargamento dos acostamentos Adequações de faixas de aceleração e desaceleração 50 metros antes e depois de intersecções com vias municipais Construção de trevos de acesso do tipo rotatória nas intersecções com a Rua Nélio Steigleder, Rua Milton Porto Fantuzzi, Rua Prof. Nair Lago de Oliveira e Rua Anita Garibaldi Implantação de controladores eletrônicos de velocidade em substituição às lombadas transversais na proximidade de travessias urbanas	Médio/Longo
	Entre o trevo de acesso com Av. Dr. José Athanásio e Rua Antônio de Carvalho	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança Disciplinamento de fluxos com segregação de sentidos opostos nas curvas e 100 metros antes e depois de intersecções com vias municipais Adequações de faixas de aceleração e desaceleração 50 metros antes e depois de intersecções com vias municipais Construção de trevo de acesso do tipo rotatória na intersecção com Rua Antônio de Carvalho Implantação de controladores eletrônicos de velocidade em substituição às lombadas transversais na proximidade de travessias urbanas	Médio/Longo
	Entre a Rua Antônio de Carvalho e trevo de acesso com Av. Ramiro Barcelos	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança Disciplinamento de fluxos com segregação de sentidos opostos nas curvas e 100 metros antes e depois de intersecções com vias municipais Implantação de controladores eletrônicos de velocidade em substituição às lombadas transversais na proximidade de travessias urbanas	Médio/Longo
	Intersecção com a Av. Ramiro Barcelos	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança Alteração da estrutura do trevo transformando em uma grande rotatória, disciplinando fluxos opostos e convergências	Médio/Longo
	Entre o trevo de acesso com Av. Ramiro Barcelos e Ponte	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Médio/Longo

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

	para o município de General Câmara	Disciplinamento de fluxos com segregação de sentidos opostos nas curvas e 50 metros antes e depois de intersecções com vias municipais Alargamento dos acostamentos Implantação de controladores eletrônicos de velocidade na proximidade de travessias urbanas	
Rodovia BR-470	Entre o trevo de acesso com ERS-401 e Estrada São Jerônimo x Arroio dos Ratos	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança Disciplinamento de fluxos com segregação de sentidos opostos nas curvas e 100 metros antes e depois de intersecções com vias municipais Alargamento dos acostamentos Implantação de controladores eletrônicos de velocidade na proximidade de travessias urbanas	Médio/Longo
	Entre a Estrada São Jerônimo x Arroio dos Ratos e trevo de acesso à BR-290	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Longo
Estrada São Jerônimo x Arroio dos Ratos	Entre BR-290 e ponte na divisa com Município de Arroio dos Ratos	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Vias de Transição			
Av. Dr. José Athanásio	Entre o acesso à ERS-401 e bifurcação com Av. Rio Branco e Rua 30 de Setembro	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Imediato
Av. Rio Branco	Entre bifurcação com Av. Rio Branco e Rua 30 de Setembro até Av. Ramiro Barcelos	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Imediato
Av. Ramiro Barcelos	Entre às margens do Rio Jacuí e acesso à ERS-401	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança.	Imediato
	Intersecção com a Rua Ivo José de Barcelos	Implantação de rotatória	Imediato
Av. Maurício Cardoso	Entre a Rua Olavo Bilac e Rua Prof. Jair Silva	Qualificação e manutenção do pavimento Disciplinamento de fluxos com canteiro central Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Intersecção com a ERS-401	Implantação de rotatória	Curto/Médio
Rua Antônio de Carvalho	Entre o acesso à ERS-401 e Rua Caetano Bianchi	Qualificação e manutenção do pavimento Alargamento da via para no mínimo 10 metros Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Entre a Rua Caetano Bianchi e Rua Sen. Salgado Filho	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Imediato
Vias Radiais			
Rua Rafael Athanásio Sobrinho	Entre a Rua Olavo Brás do Amaral e Rua Harry Carvalho Kuplich	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Entre a Rua Harry Carvalho Kuplich e Rua 7 de Setembro	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Imediato
Rua João Daisson	Entre a Rua Flores da Cunha e Rua Cel. Soares de Carvalho	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua 30 de Setembro	Entre a Av. Dr. José Athanásio e Rua Marcionílio Saraiva da Fonseca	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Bento Gonçalves	Entre a Rua Gláucus Saraiva e Rua Marcionílio Saraiva da Fonseca	Qualificação e manutenção do pavimento	Curto/Médio
	Entre a Rua Marcionílio Saraiva da Fonseca e Av. Ramiro Barcelos	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Ivo José de Barcelos	Entre a Rua Antônio de Carvalho e Av. Ramiro Barcelos	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Vias Transversais			

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Rua Jerônimo Pedroso de Oliveira	Entre Rua Jacinto Pereira Lago e acesso à ERS-401	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Entre o acesso à ERS-401 e Rua José Severino Vanti	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Jacinto Pereira Lago	Entre Rua Benito Garcia e Rua Av. Maurício Cardoso	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Lima e Silva	Entre Rua Antônio de Carvalho e Rua Deodoro da Fonseca	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Entre Rua Deodoro da Fonseca e Av. Ramiro Barcelos	Qualificação e manutenção do pavimento	Curto/Médio
Rua José Batista Anjolim	Entre Rua Antônio de Carvalho e Rua Jerônimo Ferreira	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Jerônimo Ferreira	Entre Rua Antônio de Carvalho e Rua 30 de Setembro	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Flores da Cunha	Entre atracadouro balsa do Rio Jacuí e Av. Rio Branco	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Entre Av. Rio Branco e Rua 30 de Setembro	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Vias Secundárias			
Rua Anita Garibaldi	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Pref. Emílio Athanásio	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Intersecção com a ERS-401	Implantação de rotatória	Médio
Rua Pref. Emílio Athanásio	Entre Rua Pref. Dorval Ferreira e Rua Ítalo Geraldo Martins Rego	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Pref. Dorval Ferreira	Entre Rua Pref. Emílio Athanásio e Travessa I	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Ítalo Geraldo Martins Rego	Entre Rua Pref. Emílio Athanásio e Travessa I	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Profª. Nair Lago de Oliveira	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Laurentino Abreu da Silva	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Intersecção com a ERS-401	Implantação de rotatória	Médio
Rua Nélio Steigleder	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Laurentino Abreu da Silva	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Intersecção com a ERS-401	Implantação de rotatória	Médio
Rua Milton Porto Fantuzi	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Laurentino Abreu da Silva	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Intersecção com a ERS-401	Implantação de rotatória	Médio
Rua Genázio Malzonette Ilha	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Júlio Ortiz Cunha	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua Mário Sicca	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Júlio Ortiz Cunha	Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Delíbio José Sampaio	Qualificação e manutenção do pavimento	Curto/Médio
Rua Jerônimo Ramos Fonseca Gonçalves	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Júlio Ortiz Cunha	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

	Entre acesso à rodovia ERS-401 e fim da rua ao sul	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
Rua JGB	Entre acesso à rodovia ERS-401 e fim da rua ao sul	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança	Curto/Médio
	Intersecção com a ERS-401	Implantação de rotatória	Médio
Demais vias locais			
Vias não citadas anteriormente	Diversos bairros do Município	Qualificação e manutenção do pavimento Ações de engenharia de tráfego para aumento da fluidez e segurança Ações complementares às vias transversais adjacentes	Curto/Médio

Tabela 2 – ROTA CICLOVIÁRIA

VIABILIDADE CICLOVIÁRIA	TRECHO	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS	CONDIÇÕES DE IMPLEMENTAÇÃO	PRAZO
Margem rodovia ERS-401	Do limite com Município de Charqueadas e trevo que dá acesso à Av. Dr. José Athanásio	Ciclovia segregada distando em média 5 metros do bordo do acostamento da rodovia, passando pelos bairros Lindos Ares, Lago Parque Clube, Resid. Bela Vista e Padre Réus	Implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m e com iluminação pública	Curto/Médio
	Do trevo que dá acesso à Av. Dr. José Athanásio e Av. Maurício Cardoso	Ciclovia segregada distando em média 5 metros do bordo do acostamento da rodovia, transpondo o trevo para outra margem da rodovia	Implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m e com iluminação pública	Curto/Médio
Av. Maurício Cardoso	Da Rua Jair Silva e Rua Francisco Antônio Carvalho de Castilhos	Ciclovia ao longo da via recuada 2,50 metros do meio fio preservando área destinada à passeio público	Implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m e com iluminação pública	Curto/Médio
	Da Rua Francisco Antônio Carvalho de Castilhos e nº 1612 da via	Ciclovia ao longo da via disposta sobre o canteiro central	Implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m e com iluminação pública	Curto/Médio
	Do nº 1612 da via e acesso à rodovia ERS-401	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
	Do acesso à rodovia ERS-401 e Rua Olavo Bilac	Ciclovia ao longo da via disposta sobre o canteiro central	Implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m	Curto/Médio
Rua Dona Délia Drebes	Da Rua Olavo Bilac e Rua Osvaldo Aranha	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
Av. Ramiro Barcelos	Do acesso à rodovia ERS-401 e Rua Bento Gonçalves	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
	Da Rua Bento Gonçalves e Rua General Osório	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, unidirecional com largura mínima de 1,30 m	Curto/Médio
Rua Cel. Soares de Carvalho	Da Rua Bento Gonçalves e Rua General Osório	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, unidirecional com largura mínima de 1,30 m	Curto/Médio

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Rua João Daisson	Da Rua Cel. Soares de Carvalho e Rua Flores da Cunha	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
Rua 30 de Setembro	Da Rua Marcionílio Saraiva da Fonseca e Av. Dr. José Athanásio	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
Av. Dr. José Athanásio	Da Rua 30 de Setembro e acesso à rodovia ERS-401	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
Rua Bento Gonçalves	Da Av. Ramiro Barcelos e Rua Gláucus Saraiva	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
Rua Marcionílio Saraiva da Fonseca	Da Av. Rio Branco e Rua Antônio de Carvalho	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, unidirecional com largura mínima de 1,30 m	Curto/Médio
Rua Lima e Silva	Da Rua Antônio de Carvalho e Rua Walter Alberto Matte	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
	Da Rua Walter Alberto Matte e Rua Deodoro da Fonseca	Ciclovia ao longo da via disposta sobre o canteiro central	Implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m e com iluminação pública	Curto/Médio
	Da Rua Deodoro da Fonseca e Av. Ramiro Barcelos	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
Rua Ivo José de Barcelos	Da Av. Ramiro Barcelos e Rua Jerônimo Pedroso de Oliveira	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
	Da Rua Jerônimo Pedroso de Oliveira e Rua Walter Matte	Ciclovia ao longo da via recuada 1,50 metros do meio fio preservando área destinada à passeio público	Implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m e com iluminação pública	Curto/Médio
	Da Rua Walter Matte e Rua Antônio Carvalho	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
Rua Senador Salgado Filho	Da Av. Rio Branco e Rua Antônio de Carvalho	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, unidirecional com largura mínima de 1,30 m	Curto/Médio
Rua Antônio de Carvalho	Da Rua Senador Salgado Filho e Rua Lima e Silva	Ciclofaixa ao longo da via disposta junto ao meio fio segregada com dispositivos auxiliares de sinalização	Implantação de ciclofaixa completa, bidirecional com largura mínima de 2,20 m	Curto/Médio
	Da Rua Lima e Silva e Rua Ivo José de Barcelos	Ciclovia ao longo da via recuada 1,50 metros do meio fio preservando área destinada à passeio público	Implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m e com iluminação pública	Curto/Médio
	Da Rua Ivo José de Barcelos e acesso à rodovia ERS-401	Ciclovia ao longo da via recuada junto ao meio fio preservando área destinada à passeio público	Qualificação do pavimento existente dando continuidade à implantação de ciclovia completa, bidirecional com largura mínima de 2,50 m	Curto/Médio

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Tabela 3 – INFRAESTRUTURA PARA A MOBILIDADE DE PEDESTRES

VIAS	TRECHO	CONDIÇÕES DE IMPLEMENTAÇÃO	PRAZO
Calçadões para pedestres			
Rua Luiz Muller Picarelli	Entre Rua Padre Pinto e Rua Barreto Leite	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Travessias com passagens elevadas ao nível do passeio continuado ao longo da via; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil	Curto/Médio
Av. Rio Branco	Entre Rua Marcílio dias e Rua Marechal Floriano	Padronização e regularização dos pisos; Travessias com passagens elevadas ao nível do passeio continuado ao longo da via; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil	Curto/Médio
Rua Nicácio Machado	Entre Rua Américo e Rua 7 de Setembro	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil	Curto/Médio
Rua Alice da Rosa Vanti	Entre Rua 7 de Setembro e Rua Helbert Schreinert	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil	Médio/Longo
Rua Milton Porto Fantuzi	Entre acesso à rodovia ERS-401 e Rua Jacinto Lago	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil	Médio/Longo
Vias de Traffic Calming			
Av. Rio Branco	Entre Rua Rio Pardo e Rua Senador Salgado Filho	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Alargamento dos passeios nos cruzamentos; Travessias com passagens elevadas para pedestres; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil.	Curto/Médio
Rua João Daisson	Entre Rua Rio Pardo e Rua Senador Salgado Filho	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Alargamento dos passeios nos cruzamentos; Travessias com passagens elevadas para pedestres; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil.	Curto/Médio
Av. Ramiro Barcelos	Entre Rua General Osório e Rua Bento Gonçalves	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Alargamento dos passeios nos cruzamentos; Travessias com passagens elevadas para pedestres; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil.	Curto/Médio
Rua Cel. Soares de Carvalho	Entre Rua General Osório e Rua Bento Gonçalves	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Alargamento dos passeios nos cruzamentos; Travessias com passagens elevadas para pedestres; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil.	Curto/Médio
Proximidades de todas as escolas da área urbana do Município	Raio de 50 metros do principal acesso da instituição de ensino	Remoção de barreiras arquitetônicas; Padronização e regularização dos pisos; Alargamento dos passeios nos cruzamentos; Travessias com passagens elevadas para pedestres; Acessibilidade universal com demarcação de piso podotátil.	Curto/Médio

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
PLANMOB – SÃO JERÔNIMO

ANEXO III

ATRIBUTOS FÍSICOS E FUNCIONAIS DAS REDES DE MOBILIDADE

O presente Anexo contempla a descrição dos aspectos 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 Anexo II ao presente PLANMOB.

1 - REQUISITOS FÍSICOS DA BASE VIÁRIA

1.1 - Malha Viária para o Transporte Motorizado
1.1.1 - Vias de Transição e Vias Estruturais Principais:

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 e priorizadas para a circulação dos veículos de transporte coletivo.

As vias classificadas como de Vias de Transição e Vias Estruturais Principais deverão atender no mínimo aos seguintes requisitos:

a) Regulamentação viária para preferencialidade de circulação;
b) Colocação de dispositivos eletrônicos de controle de tráfego em locais de grande acidentalidade;
c) Pavimentação asfáltica e reforço de leito para o trânsito de veículos pesados e de transporte coletivo;
d) Colocação de pontos de embarque e desembarque para o transporte coletivo a cada 300 metros na área central, a cada 500 metros nos bairros e a cada 1.000 metros em trechos rurais;
e) Sinalização viária contundente de regulamentação de pontos de parada do transporte coletivo com proibição de estacionamentos nas aproximações;
f) Sinalização de segurança viária para travessia de pedestres com passagens elevadas em pontos notórios de travessia que concentram mais de 200 travessias/hora;
g) Colocação de mobiliário urbano compatível com a demanda de passageiros apresentada em cada ponto de embarque/desembarque; e
h) Iluminação pública complementar junto aos pontos de parada.

1.1.2 - Vias Estruturais Secundárias (coletoras):

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Constitui o sistema de vias que suportam o tráfego urbano em ligações estruturais dos bairros com o centro da cidade. Estas vias deverão ser regulamentadas para a fluidez do tráfego e priorizadas para a circulação dos veículos de transporte coletivo em uma das modalidades previstas na presente Lei.

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

a) Regulamentação viária para preferencialidade de circulação;
b) Colocação de dispositivos eletrônicos de controle de tráfego em frente a escolas com grande fluxo de alunos e em frente à polos geradores de tráfego;
c) Pavimentação asfáltica e reforço de leito para o trânsito de veículos pesados e de transporte coletivo;
d) Sinalização viária contundente de regulamentação de pontos de parada do transporte coletivo, com proibição de estacionamentos nas aproximações;
e) Iluminação pública complementar junto aos pontos de parada;
f) Sistema de informação ao usuário junto aos pontos de parada (mapas, diagramas de rede, quadro de horários, etc).

1.1.3 - Vias Locais (Capilaridade ao Transporte Público):

Consiste no conjunto de vias no interior da malha viária do Município que servem de suporte à capilaridade das linhas e micro acessibilidade de pedestres. As vias classificadas como Eixos Estruturais Complementares e Vias de Capilaridade deverão receber, no mínimo, os seguintes tratamentos:

a) Pavimentação asfáltica e reforço de leito viário nas vias em que circulam linhas de transporte coletivo;
b) Sinalização de travessia de pedestres junto aos pontos de parada de maior demanda;
c) Sinalização viária contundente de regulamentação de pontos de parada com proibição de estacionamentos nas aproximações.

2.2 - Malha Viária para o Transporte Cicloviário
2.2.1 - Ciclovias:

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

a) Possuir pavimentação com capeamento asfáltico ou blocos de concreto intertravados;
b) Possuir elementos físicos de segregação do tráfego geral, com separador físico de no mínimo 30 cm de largura;
c) Sinalização específica para ciclovias atendendo normas do Conselho nacional de Trânsito - CONTRAN;
d) Iluminação pública complementar para ciclovia.

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

2.2.2 - Ciclofaixas:

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

a) Ser implantada no sentido de circulação do tráfego motorizado;
b) Ser separada do tráfego motorizado por elementos físicos e pintura de faixa de divisão de pista;
c) Possuir pavimentação com capeamento asfáltico ou blocos de concreto intertravados;
d) Serem pintadas na cor vermelha na forma estabelecida pela Resolução do CONTRAN;
e) Sinalização específica para ciclovias atendendo normas do CONTRAN;
f) Iluminação pública complementar para ciclovia.

2.2.3 - 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:

a) Sinalização indicativa dos locais de estacionamento;
b) Espaços separados e suficientemente dimensionados para a estocagem e circulação;
c) Pavimentação dos pisos;
d) Montantes de fixação das bicicletas.

3.3 - Malha Viária para a Circulação de Pedestres
3.3.1 - Requisitos Físicos das Vias de “Traffic Calming”:

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

a) Pavimentação dos passeios com pisos padronizados e antiderrapante,
b) Faixa mínima de circulação 1,20m, totalmente desobstruída de elementos de infraestrutura aparente e elementos de mobiliário urbano;
c) Alargamento dos passeios junto às esquinas para aproximação ao passeio oposto;
d) Tratamento especial das travessias de pedestres junto às esquinas, com a construção de passagens elevadas de pedestres e pintura de faixas de segurança;
e) Rebaixamento de meio-fio nos pontos relevantes de travessias de pedestres;
f) Colocação de pisos podotáteis nos pontos de travessia e nos encaminhamentos destes pontos;
g) Urbanização e elementos de mobiliário urbano específicos nas esquinas para a intervenção pretendida;

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

h) Iluminação pública complementar com foco no pedestre.

3.3.2 - Requisitos das Rotas Preferenciais de Circulação de Pedestres:

Na impossibilidade de tratamento concomitante de todas as calçadas, serão criadas rotas especiais para a circulação de pedestres, distribuídas sobre todo o território, de forma a integrar os principais pontos de geração e de atração de demanda. Estas rotas terão como função propiciar a macro acessibilidade interbairros e micro acessibilidade no interior dos bairros e, ainda, o acesso ao transporte público.

Os passeios integrantes das vias preferências para pedestres e micro acessibilidade ao transporte público deverão atender, no mínimo, às seguintes especificações:

a) Largura mínima de circulação de 1,20 metros totalmente desobstruída;
b) Nivelamento entre os diversos lotes evitando a formação de rampas acentuadas e de degraus entre as divisas;
c) Pavimentação regular e uniforme conforme especificações e código de obras do município e NBR ABNT 9050;
d) Acessibilidade universal nos cruzamentos notórios.

3.3.3 - Caminhódromos Lúdicos:

Objetiva a destinação de infraestrutura para caminhadas e práticas lúdicas em locais com potencial paisagístico e atrações naturais. Sua implantação 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:

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

PADRÕES PARA O DIMENSIONAMENTO DAS FAIXAS DE SERVIÇOS

O presente tópico apresenta o dimensionamento mínimo que deverá ser obedecido no dimensionamento das faixas de tráfego, em atendimento à demanda de faixas de serviço apresentadas no ANEXO II da presente Lei. As medidas aqui apresentadas serão referência para o redimensionamento das vias existentes, com vistas a otimização de

Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

seu uso, e também serão utilizadas como padrão para a abertura de novas vias, na complementação do sistema viário oficial e nos novos loteamentos.

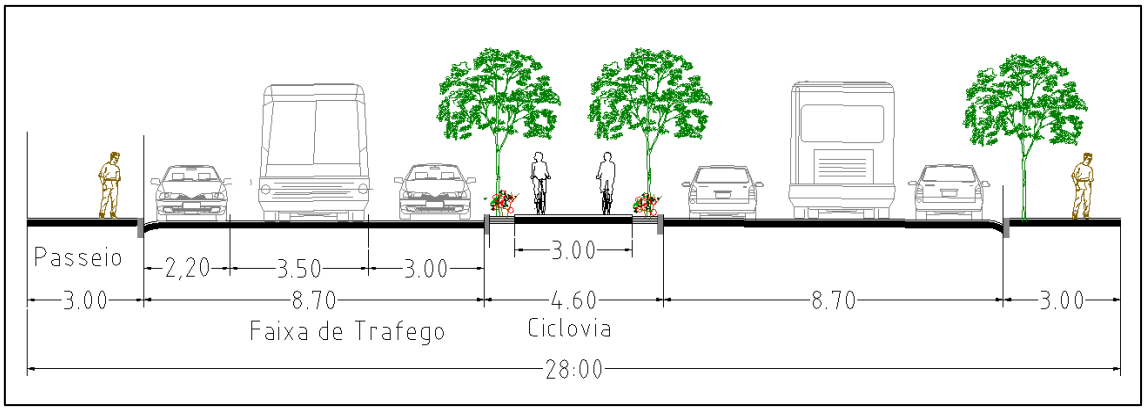
4.4 - LARGURA MÍNIMA DAS FAIXAS DE SERVIÇOS

A – TRÁFEGO MOTORIZADO	
FAIXA DE SERVIÇOS	Largura Mínima
Faixa de tráfego de transporte coletivo e carga compartilhado com o tráfego geral à direita da via	3,50m
Faixas adicionais de tráfego geral no centro da via	3,00m
Vias em *cul de Sac* (Ruas sem saída)	5,00m
Faixa de estacionamentos	2,20m
B - TRÁFEGO NÃO MOTORIZADO	
ESPAÇOS CICLÁVEIS	Largura Mínima
Ciclovia Unidirecional	1,50m
Ciclovia Bidirecional	2,50m
Faixa compartilhada veículos x pedestres	4,00m
Ciclofaixa unidirecional em via local e coletora	1,30m
Ciclofaixa bidirecional	2,20m
Canteiro separador entre a ciclovia e a faixa de tráfego	0,30cm
PASSEIOS DE PEDESTRES	Largura Mínima
Passeio de Pedestres em vias preferências de pedestres e vias de *traffic calming*	3,00m
Passeio de pedestres em vias arteriais	2,50m
Passeio de pedestres em vias coletoras e locais	2,00m
Caminhódromos lúdicos	4,00m
Canteiros separadores entre os caminhódromos e faixas de tráfego	0,30m
Canteiros centrais	1,00m
Faixas de arborização entre os passeios pavimentados e via pública	0,80m
Rampas de acessibilidade	Conforme NBR- 9050

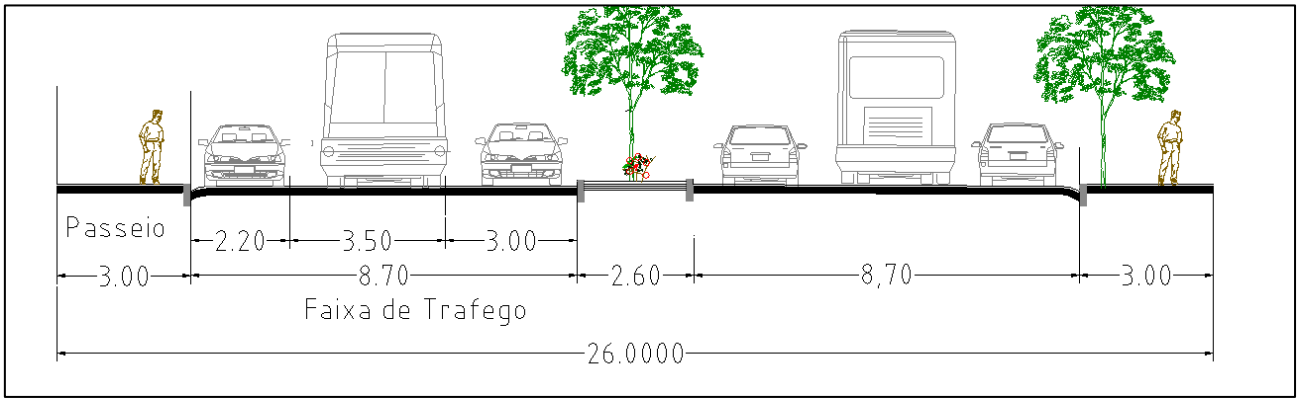
Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

5 - PERFIS VIÁRIOS

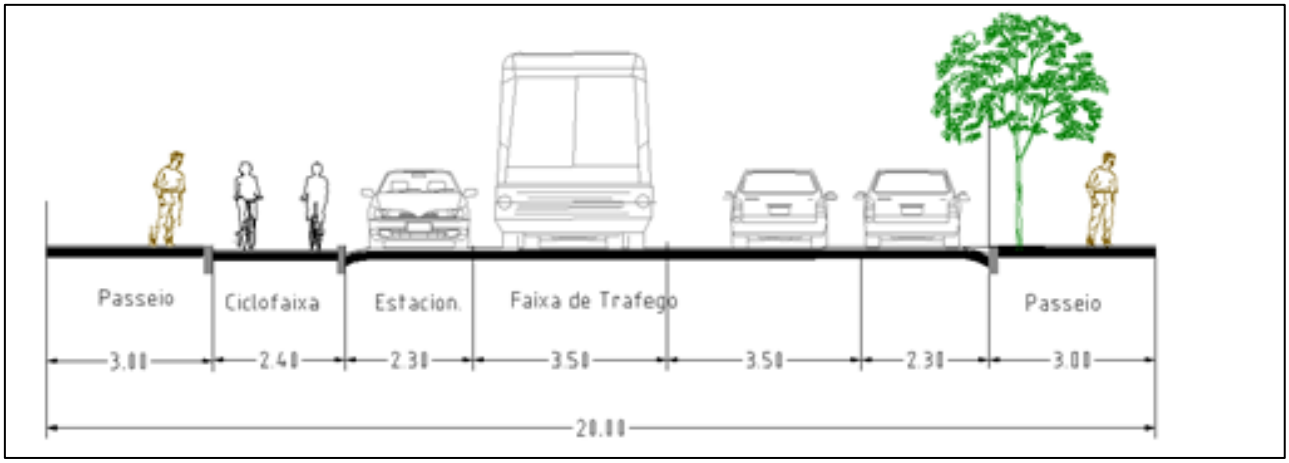
Perfil A-01
VIAS ARTERIAIS PRINCIPAIS COM CICLOVIA + TRANSPORTE COLETIVO COMPARTILHADO



Perfil A-02
VIAS ARTERIAIS PRINCIPAIS SEM CICLOVIA + TRANSPORTE PÚBLICO COMPARTILHADO



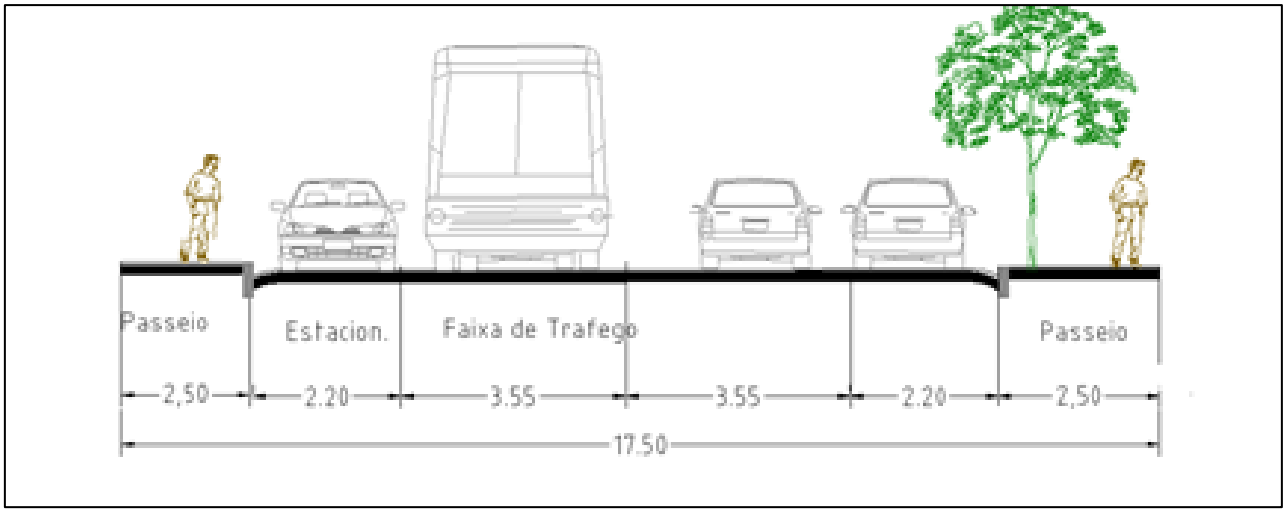
Perfil C-01
VIAS COLETORAS COM CICLOFAIXA



Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS

Perfil C-02

VIAS COLETORAS SEM CICLOFAIXAS



Fone/Fax.: (51) 3651-1744
Home Page: www.saojeronimo.rs.gov.br
CNPJ 88.117.700/0001-01 - Rua Cel. Soares de Carvalho, 558 - São Jerônimo - RS