

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA PLANMOB – CHARQUEADAS

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):

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 estacionamento 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 estacionamento nas aproximações.

2.2 - Malha Viária para o Transporte Ciclovitário

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.

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

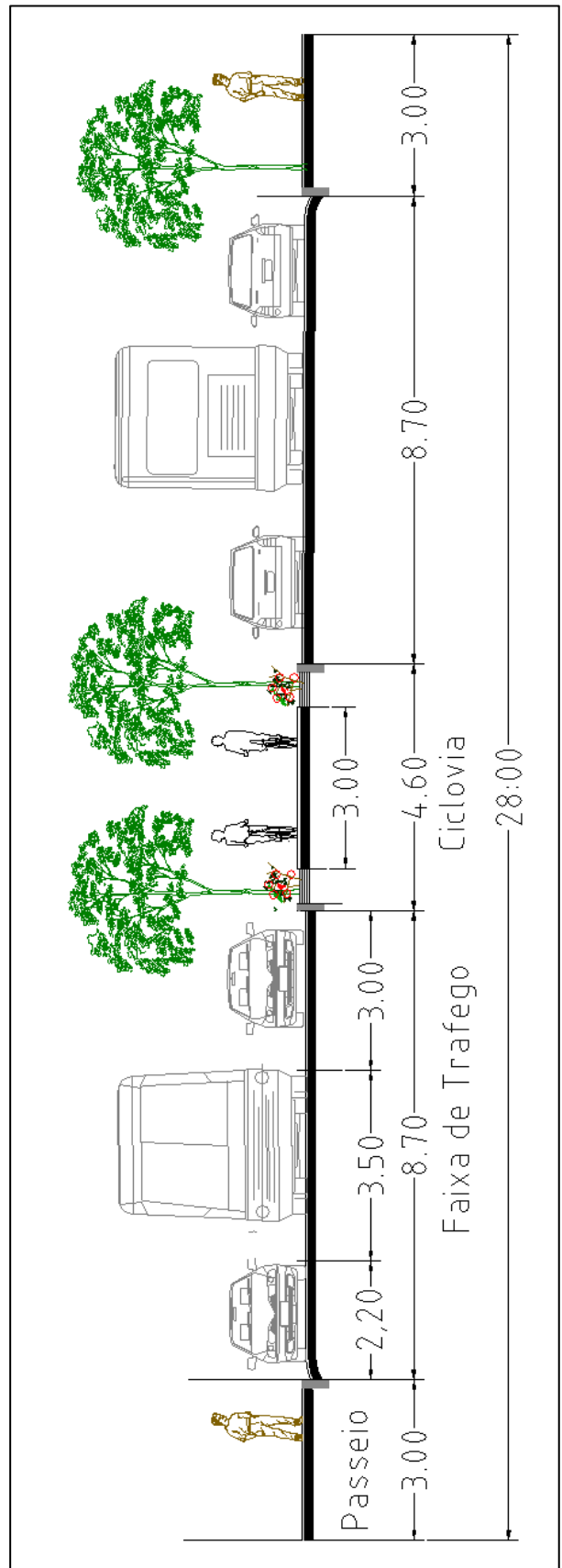
4.4 - LARGURA MÍNIMA DAS FAIXAS DE SERVIÇOS

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 <i>cul de Sac</i> (rua sem saída)	4,00m
Faixa de estacionamentos	2,20m
B - TRÁFEGO NÃO MOTORIZADO	
ESPAÇOS CICLÁVEIS	Largura Mínima
Ciclovias Unidirecional	1,50m
Ciclovias Bidirecional	2,50m
Faixa compartilhada veículos x pedestres	4,00m
Ciclofaixa unidirecional em via local e coletora	1,20m
Ciclofaixa bidirecional	2,00m
Canteiro separador entre a ciclovias e a faixa de tráfego	0,50m
PASSEIOS DE PEDESTRES	
	Largura Mínima
Passeio de Pedestres em vias preferências de pedestres e vias de <i>traffic calming</i>	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	0,50m
Canteiros centrais	0,80m
Faixas de arborização entre os passeios pavimentados e via pública	0,60m
Rampas de acessibilidade	Conforme NBR- 9050

5 - PERFIS VIÁRIOS

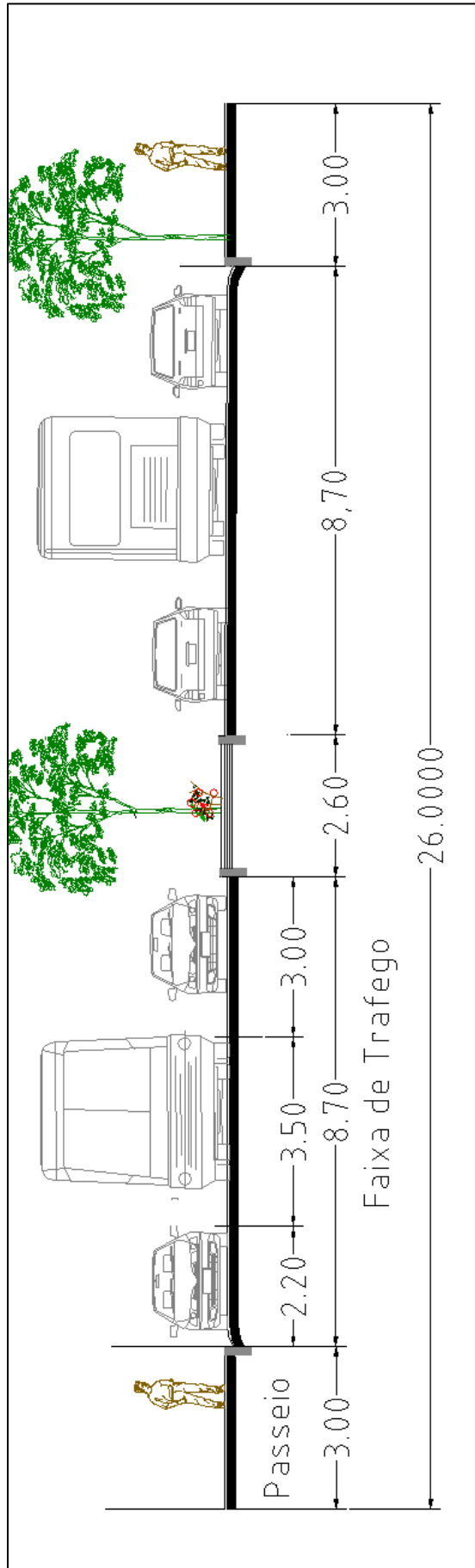
Perfil A-01

VIAS ARTERIAIS PRINCIPAIS COM CICLOVIA + TRANSPORTE COLETIVO COMPARTILHADO



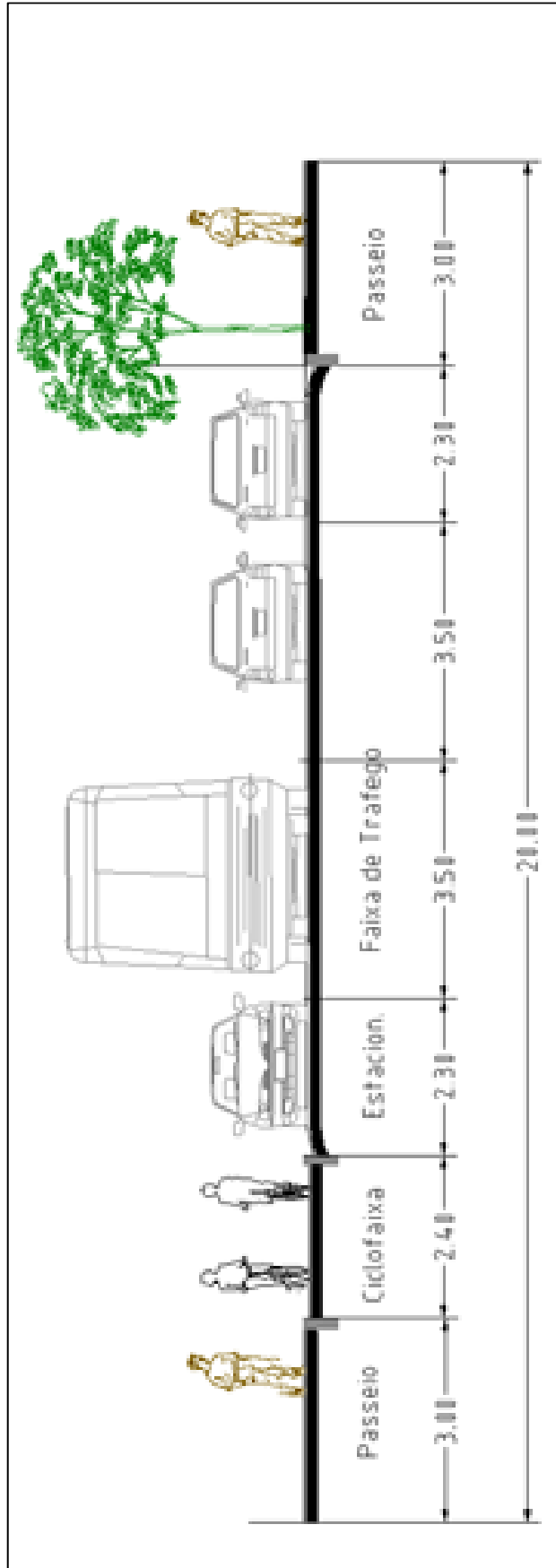
Perfil A-02

VIAS ARTERIAIS PRINCIPAIS SEM CICLOVIA + TRANSPORTE PÚBLICO COMPARTILHADO



Perfil C-01

VIAS COLETORAS COM CICLOFAIXA



Perfil C-02

VIAS COLETORAS SEM CICLOFAIXAS

