



PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III
MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

1 APRESENTAÇÃO

O presente **Anexo III** tem como finalidade apresentar o modelo físico e funcional de mobilidade urbana, o qual é configurado a partir do sistema viário estrutural existente, das diretrizes viárias apresentadas no **Anexo I** e dos requisitos funcionais para a malha viária a serem obedecidos com vista ao cumprimento da funcionalidade proposta para cada modal de transporte.

2 OBJETIVOS

O modelo físico e funcional de mobilidade urbana tem como finalidade configurar um conjunto de vias da malha viária do município, atendendo aos princípios e diretrizes contidos na presente Lei e em seus anexos. Sua configuração consiste na organização preferencial do sistema viário, organizando a mobilidade urbana em redes para dar suporte aos diferentes modos de transporte, motorizados e não motorizados, tendo como objetivo estabelecer roteiros prioritários/preferenciais de navegação no espaço urbano, de fácil compreensão pelo usuário, evitando situações de conflito entre modais.

3 CONFIGURAÇÃO DAS REDES DE MOBILIDADE

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

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

3.1 REDE ESTRUTURAL PARA O TRÁFEGO MOTORIZADO

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



MUNICÍPIO DE CANDELÁRIA
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III – MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

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

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

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

- Eixos de Conexão Regional
- Eixos de Conexões Vicinais
- Anel viário de contorno
- Eixos Estruturantes Principais
- Eixos Estruturantes Secundários

3.1.1 Eixos de Conexão Regional

Formado pelas rodovias que permitem as conexões regionais, envolvendo trechos rurais e trechos urbanizados. Os Eixos de Conexão Regional têm como função a distribuição dos fluxos provenientes dos municípios vizinhos para as vias urbanas e ainda a canalização dos fluxos de passagem.

Fazem parte do Eixos de Conexão Regional o seguinte conjunto de Vias:

- **RS 287**
Rodovia Estadual estruturante no contexto da malha viária do Estado que permite a ligação da Capital com o setor oeste do Estado e ligações interestaduais e internacionais. Em nível da área de estudo, corta o município de Candelária no sentido Leste-Oeste tangenciando o centro consolidado pelo setor sul. A via permite ligações de vizinhança com Vera Cruz e Santa Cruz do Sul, ao leste e Novo Cabrais e Santa Maria ao Oeste.
- **RS400**
Rodovia Estadual que tangencia a área urbanizada pelo setor leste. Inicia na RS287 e se prolonga ao norte até Sobradinho, passando pela Vila Passa Sete. A via também é conhecida como Corredor Das Tropas e permite acesso ao acervo histórico regional.
- **RS410**
Rodovia Estadual posicionada ao sul, iniciando na RS287. No prolongamento sul permite a conexão com a RS403, permitindo o acesso ao Município de Cachoeira Do Sul.

3.1.2 Eixos de Conexões Vicinais

Estradas sob jurisdição do município que tem como finalidade canalizar os fluxos dos distritos e localidades do interior do município em direção à sede, sendo o suporte para o deslocamento das



MUNICÍPIO DE CANDELÁRIA
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III – MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

populações rurais, linhas de transporte coletivo e de escolares, além dos fluxos de carga para escoamento da produção primária.

- **Estrada Beira Rio**

Estrada vicinal ao leste do centro, a montante do Leito do Rio Pardo, acompanhando o seu percurso. Conecta os distritos, localizadas a norte, sendo uma importante via de escoamento de produção primária.

- **Rua da Praia**

Estrada vicinal ao norte do centro acompanha o Rio Pardo pela sua margem Oeste, sendo a antiga estrada de ligação com o norte do Estado.

- **Rua Garibaldi e continuidade sul**

Estrada vicinal em continuidade a Rua Garibaldi, permite a conexão com localidades ao sul do município com a sua sede.

- **Prolongamento Oeste da Rua Lopes Trovão**

Estrada vicinal em continuidade oeste à Rua Lopes Trovão permite a conexão com localidades a oeste do município com a sua sede.

- **Prolongamento Oeste da Rua 7 de Setembro**

Estrada vicinal em continuidade oeste à Rua 7 de Setembro, permite a conexão com localidades ao oeste do município com a sua sede.

- **Estrada da para o morro do Botucará**

Estrada vicinal em continuidade a RS287 pelo setor sudoeste permite a conexão com o morro do Botucará, sendo também uma rota turística.

3.1.3 Anel Viário de Contorno

O Anel Viário é formado por um conjunto de vias existentes e projetadas configuradas nas franjas do atual perímetro urbano, a qual tem como objetivo desviar o tráfego interbairros sem passar pelo centro. Do ponto de vista da mobilidade urbana, tem como finalidade dar suporte ao tráfego motorizado e circulação ciclovária com a implantação de ciclovias. O complexo viário formado pelo anel viário também visa organizar o processo de expansão urbana em novos loteamentos, fornecendo as diretrizes viárias para a organização do parcelamento do solo.

3.1.4 Eixos Urbanos Principais (arteriais)

Consiste em um conjunto de vias do sistema viário principal (existente e projetado), cuja hierarquização deve ser elevada e priorizada para criar rotas de acesso à área central e conexões interbairros, com o menor nível de impedâncias possível. Sua configuração tem como finalidade a organização estruturante do tráfego gerado/ atraído nos bairros com destino ao centro e conexões vicinais, tanto para o tráfego geral como para o transporte coletivo e de carga.

São eixos de estruturação central os seguintes arranjos funcionais de vias:

- **Diagonal Leste**



MUNICÍPIO DE CANDELÁRIA
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III – MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Eixo viário longitudinal formado por um conjunto de vias existentes a serem remodeladas e vias projetadas, dispostas no sentido norte-sul ao leste do hipercentro, estruturada ao longo do Eixo da Av. Júlio de Castilhos, conforme diretriz viária **DV1** apresentadas no **Anexo I**.

- **Diagonal Oeste**

Eixo viário longitudinal formado por um conjunto de vias existentes a serem remodeladas, dispostas no sentido norte-sul, a oeste do hipercentro, estruturada ao longo da Av. Marechal Deodoro, conforme diretriz viária **DV2** apresentada no **Anexo I**.

- **Eixos Diagonais Leste Oeste**

Conjunto de eixos viários de cortam a área urbanizada no sentido leste-oeste que permitem as ligações estruturantes com o centro, além das ligações interbairros. Constituem diagonais Leste-Oeste:

- Rua Gaspar S. Martins/Rua Garibaldi
- Rua Botucaraí
- Rua 7 de Setembro
- Rua Thompson Flores

- **Faixas Laterais a RS**

São eixos viários laterais destinados a dar suporte ao tráfego local de deslocamentos urbanos e ainda, a movimentos de retorno para o tráfego regional na troca de direção do sentido de deslocamento, conforme diretrizes viárias apresentadas no **Anexo I**.

3.1.5 Eixos Urbanos Complementares (coletoras)

Consiste na configuração funcional de eixos viários no centro expandido e nos bairros, tendo como finalidade a organização estruturante do tráfego gerado/ atraído nos bairros periféricos ao centro em apoio ao sistema viário principal ou em conexões com os bairros de periferia. Do ponto de vista da hierarquização viária são consideradas vias coletoras.

3.1.6 Microacessibilidade de Bairros

Consiste na complementação do sistema viário no interior dos bairros para a consolidação do tecido urbano em áreas em processo de urbanização. Tem como finalidade a melhoria nas condições de microacessibilidade local e conexões entre bairros contíguos com o sistema e ainda com viário estruturante existente e projetado.

O MAPA RMU-01 DO ANEXO III.A APRESENTA A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA REDE ESTRUTURAL PARA A CIRCULAÇÃO MOTORIZADA



3.2 REDE ESTRUTURAL PARA A CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA

A Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária consiste na configuração de uma rede de vias com dispositivos especiais para a circulação segura de bicicletas, atendendo a eixos de grande concentração de demanda por este modal de transporte ou, ainda, na configuração de espaços cicláveis para práticas lúdicas.

A Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária é configurada na forma de ciclovias, ciclofaixas ou espaços cicláveis.

São organizações funcionais da Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária:

- **Ciclovias:** Ambientes para a circulação de ciclistas segregadas do tráfego geral por aparatos físicos (canteiros/divisores físicos), sendo, via de regra, bidirecionais.
- **Ciclofaixas:** Ambientes para a circulação de ciclistas separados do tráfego geral por elementos de sinalização e tachões, sendo, via de regra, unidirecionais.
- **Espaços cicláveis:** configurado na continuidade de ciclovias ou ciclofaixas onde não existe espaço físico para a configuração de ciclovias ou ciclofaixas. Sua indicação ocorre por elementos de sinalização e de alerta.

A rede estrutural para a circulação cicloviária é integrada pelas seguintes configurações funcionais do sistema viário:

- **Ciclovias/Ciclofaixas para práticas cotidianas**
- **Ciclovias/Ciclofaixas para práticas lúdicas**

3.2.1 Ciclovia/Ciclofaixas para Práticas do Cotidiano (CC)

Ambientes cicláveis configurados no sistema viário estruturador, unindo os principais polos de atração e geração de demanda, com o objetivo de dar suporte à mobilidade urbana nas práticas do cotidiano (trabalho, escola, etc.). Estes ambientes cicláveis são configurados na forma e ciclovia ou ciclofaixas, em conformidade com a capacidade viária da via em que é inserida.

São ciclovias para práticas do cotidiano configuradas sobre o seguinte conjunto de vias:

- **CC1 – RS410/Av. Getúlio Vargas/Av. Júlio de Castilhos**

Ambientes cicláveis configurados junto às vias existentes conforme disposição a seguir:

- RS410: Ciclovia junto à faixa lateral oeste;
- Av. Getúlio Vargas entre a RS287 e Rua Pereira Rêgo;
- Av. Júlio de Castilhos entre a Rua Pereira Rêgo e 7 de Setembro;
- Av. Júlio de Castilhos entre a Rua de 7 de Setembro e Pereira Rêgo.



MUNICÍPIO DE CANDELÁRIA
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III – MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

- **CC2 – Av. Mal. Deodoro/ Rua Intendente Albino Lenz**

- Ciclovía junto meio-fio no lado oeste da via.

- **CC3 – Rua Botucaraí**

- Trecho entre o anel viário projetado e Av. Júlio de Castilhos;
- Trecho entre a Av. Júlio de Castilhos e Rua Marechal Deodoro;
- Trecho entre a Rua Marechal Deodoro e RS400;
- Trecho entre a RS400 e RS287: Ciclovía no lado norte.

- **CC4 – Lateral da RS287/Rua Gaspar Martins Lateral da RS287**

Ambiente ciclável configurado ao longo do eixo das vias no sentido leste-oeste com as seguintes configurações:

- Lateral da RS287 entre o Anel Viário projetado e Rua Gaspar Martins;
- Rua Gaspar Martins;
- Lateral da RS287 entre a Rua Gaspar Martins e Anel Viário (setor oeste).

- **CC5 - Rua Lopes Trovão/Rua Dr. Mittendorf**

Ambiente Ciclável configurado no sentido Leste-Oeste com as configurações a seguir:

- Rua Lopes Trovão entre a Rua Dr. Mittendorf e Anel Viário;
- Rua Dr. Mittendorf entre Lopes Trovão e Av. Pereira Rêgo.

- **CC6 – Anel Viário**

Ambiente ciclável configurado nos setores norte, leste e sul/sudeste do anel viário de contorno projetado:

- Setores norte/oeste/sudeste.

- **CC7 - Rua Rio Pardo**

Ambiente ciclável configurado na Rua Rio Pardo (trecho existente e prolongamentos projetados):

- **CC8 – Prolongamento sul do Anel viário**

3.2.2 Ciclovias/Ciclofaixas Lúdicas e de Interesse Turístico (CL)

- **CL1 – Acesso ao Aqueduto**
- **CL2 - Acesso ao Morro Botucaraí**
- **CL3 – Marginal ao Rio Pardo**
- **CL4 – Rua da Praia**



O MAPA RMU-03 DO ANEXO III.B APRESENTA A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA REDE ESTRUTURAL PARA A CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA.

3.3 REDE PREFERENCIAL PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Na impossibilidade de tratamento de toda a malha viária da cidade, o presente PlanMob define uma rede prioritária de vias a serem tratadas com infraestrutura padronizada, criando uma rede qualificada para a circulação de pedestres, unindo os principais pontos de origem com os principais pontos de destino das viagens.

Na composição da rede preferencial de pedestres são caracterizadas diferentes funcionalidades que implicam em diferentes hierarquias para o provimento de infraestrutura:

- **Rotas de caminhabilidade**
- **Caminhódromos lúdicos**
- **Vias de Traffic Calming**

3.3.1 Rotas de Caminhabilidade

Consiste em um conjunto de vias (existentes e projetadas) que propiciam a continuidade de caminhadas. Essas vias apresentam centralidade com relação aos bairros de maior concentração de demanda e servem para a circulação de pedestres tanto local como de acesso ao centro, aos bairros, polos geradores de demanda e acesso ao transporte coletivo.

Fazem parte das Rotas de Caminhabilidade as seguintes vias:

- Av. Getúlio Vargas/Av. Júlio de Castilhos;
- Av. Pereira Rêgo;
- Av. Marechal Deodoro;
- Rua Gaspar Martins;
- Rua Botucaraí;
- Rua Garibaldi.

3.3.2 Vias de *Traffic Calming*

São vias urbanas com alta concentração de pedestres e elevada interatividade com uso do solo, além de acentuado fluxo de veículos. Pelas características, devem ter seu tráfego moderado com intervenções de *traffic calming* e implantação de calçadas com dispositivos de acessibilidade universal.

São rotas configuradas como de *traffic calming*:

- Av. Pereira Rego, entre a Rua Borges de Medeiros e Rua 7 de Setembro;
- Rua Andrade Neves, entre a Av. Júlio de Castilhos e Av. Marechal Deodoro;



MUNICÍPIO DE CANDELÁRIA
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III – MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

- Rua 7 de Setembro, entre a Av. Júlio de Castilhos e Av. Marechal Deodoro;
- Rua Dr. Martinho Lutero.

3.3.3 Caminhódromos Lúdicos

São espaços configurados em ambientes com potencial para intervenções paisagísticas contemplativas, tendo como função a realização de caminhadas e práticas lúdicas.

São vias a serem configuradas como caminhódromos lúdicos:

- **Lateral a RS410**
 - Caminhódromo configurado à margem da RS410 (acesso ao Parque de Eventos).
- **Marginal Leste**
 - Caminhódromo configurado sobre a diretriz de abertura do Anel Viário no setor leste, acompanhando o leito do Rio Pardo.

O MAPA RMU-03 DO ANEXO III.C APRESENTA A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA REDE PREFERENCIAL PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES.

3.4 REDE PREFERENCIAL PARA O TRÁFEGO DE CARGAS

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

As rotas de carga possuem as seguintes configurações funcionais:

- **Rotas de Passagem;**
- **Eixos de Ingresso/Escoamento De Produção;**
- **Eixos de Carga Internos;**
- **Setores de Tonelagem Controlada;**

3.4.1 Eixos de Passagem:

Consiste no conjunto de rodovias que atravessam a área urbanizada do município.

São Eixos de passagem:

- RS287
- RS400
- RS410



MUNICÍPIO DE CANDELÁRIA
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III – MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

3.4.2 Eixos de Ingresso/Escoamento de Produção

Consiste em estradas vicinais, sob jurisdição do município, e vias da malha viária urbana. Tem como finalidade dar suporte ao fluxo de carga provenientes dos distritos e localidades do interior do município até os locais de produção.

São eixos de acesso/escoamento de produção local o conjunto de estradas vicinais do município.

3.4.3 Eixos de Carga Internos

Consiste em um conjunto de vias do sistema viário estrutural da cidade, para os quais deverão ser direcionados os fluxos de cargas mediante ações de engenharia de tráfego. Estas vias deverão receber reforço de base para receber tráfego pesado.

3.4.4 Setores de Tonelagem Controlada

São trechos urbanos com alta interatividade com o uso do solo e elevado volume de pedestres em conflito com o tráfego motorizado. Concentram elementos do patrimônio histórico e cultural do Município.

Nestes trechos, o tráfego de carga deverá ser controlado mediante restrição de tonelagem. A regulamentação de seu uso deverá ser realizada por elementos de sinalização com indicação dos desvios. São vias para a implementação de restrição de carga pesada:

- Av. Pereira Rêgo, entre Av. Getúlio Vargas e Av. Júlio de Castilhos;
- Rua Andrade Neves, entre a Av. Júlio de Castilhos e Av. Marechal Deodoro;
- Rua 7 de Setembro, entre a Av. Júlio de Castilhos e Av. Marechal Deodoro;
- Rua Dr. Martinho Lutero.

O MAPA RMU-04 DO ANEXO III.D APRESENTA A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA REDE PREFERENCIAL PARA O TRÁFEGO DE CARGA.



4 ATRIBUTOS FÍSICOS E FUNCIONAIS DA MALHA VIÁRIA

São atributos técnicos que devem ser observados no planejamento e gestão da malha viária para a configuração das redes funcionais de mobilidade urbana.

4.1 MALHA VIÁRIA PARA O TRANSPORTE MOTORIZADO

4.1.1 Eixos Urbanos Principais (Vias Arteriais)

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

As vias classificadas como Eixos Estruturais Principais (vias arteriais) deverão atender, no mínimo, aos seguintes requisitos:

- Dimensionamento das faixas de tráfego conforme o Anexo II;
- Regulamentação viária para preferencialidade de circulação;
- Colocação de dispositivos eletrônicos de controle de tráfego em locais de notória acidentalidade;
- Pavimentação asfáltica e reforço de leito para o trânsito de veículos de carga e transporte coletivo;
- Sinalização de segurança viária para travessia de pedestres com sinalização semafórica em pontos notórios de travessia que concentram mais de 500 travessias/hora.

Observação: Os trechos das vias que compõe os eixos estruturais principais serem abertos e/ou urbanizados devem contemplar gabaritos que incluam em suas faixas de serviço os ambientes cicláveis projetados.

4.1.2 Eixos Urbanos Secundários (Vias 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 com moderação de velocidade nos pontos de conflito com pedestres/ciclistas.

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

- Dimensionamento das faixas de tráfego conforme o Anexo II;
- Regulamentação viária para preferencialidade de circulação;
- Pavimentação asfáltica e reforço de leito para o trânsito de veículos de transporte coletivo;
- Ênfase na acessibilidade universal e segurança viária.



4.2 MALHA VIÁRIA PARA O TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

4.2.1 Ciclovias

São vias destinadas a circulação de ciclistas e deverão ter tratamento especial, visando atender no mínimo aos seguintes requisitos:

- Dimensionamento das faixas de circulação, conforme Anexo II;
- Possuir pavimentação com capeamento asfáltico;
- Possuir sinalização semafórica exclusiva para ciclovias em locais com cruzamentos semaforizados, e de grandes conflitos com veículos motorizados;
- Possuir elementos físicos de segregação do tráfego geral, com separador físico de no mínimo 30 cm de largura;
- Sinalização específica para ciclovias atendendo normas do Denatran;
- Iluminação pública complementar para ciclovias.

4.2.2 Ciclofaixas

São vias destinadas a circulação de ciclistas e deverão ter tratamento especial, visando atender no mínimo aos seguintes requisitos:

- Dimensionamento conforme Anexo II;
- Ser implantada no sentido de circulação do tráfego motorizado;
- Ser separada do tráfego motorizado por elementos físicos e pintura de faixa de divisão de pista;
- Possuir pavimentação com capeamento asfáltico;
- Serem pintadas na cor vermelha;
- Possuir sinalização semafórica exclusiva para ciclovias em locais com cruzamentos semaforizados, e de grandes conflitos com veículos motorizados;
- Sinalização específica para ciclovias atendendo normas do Denatran;

4.2.3 Bicicletários

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

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

- Dimensionamento conforme normas técnicas;
- Sinalização indicativa dos locais de estacionamento;
- Espaços separados e suficientemente dimensionados para a estocagem e circulação;
- Pavimentação dos pisos;



MUNICÍPIO DE CANDELÁRIA
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III – MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

- Montantes de fixação das bicicletas.

4.3 MALHA VIÁRIA PARA A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

4.3.1 Rotas de Caminhabilidade

Os passeios integrantes das rotas preferenciais de pedestres deverão atender, no mínimo, às seguintes especificações:

- Largura mínima de circulação de 1,50m, totalmente desobstruída;
- Nivelamento entre os diversos lotes evitando a formação de rampas acentuadas e de degraus entre as divisas;
- Pavimentação regular e uniforme conforme especificações e Código de Obras do município;
- Ênfase na segurança do pedestre nos pontos notórios de travessia;
- Acessibilidade universal nos cruzamentos notórios.

4.3.2 Vias de “Traffic Calming”

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

- Passeio com faixa mínima de circulação 2.00m (dois metros), totalmente desobstruída de elementos de infraestrutura aparente e elementos de mobiliário urbano;
- Pavimentação dos passeios com pisos padronizados e antiderrapantes;
- Alargamento dos passeios junto às esquinas para aproximação ao passeio oposto;
- Tratamento especial das travessias de pedestres junto às esquinas, com a construção deombo-faixas e pintura de faixas de segurança;
- Rebaixamento de meio-fio nos pontos relevantes de travessias de pedestres;
- Colocação de pisos podotáteis nos pontos de travessia e nos encaminhamentos destes pontos;
- Urbanização e elementos de mobiliário urbano específicos nas esquinas para a intervenção pretendida;
- Iluminação pública complementar com foco no pedestre.

4.3.3 Caminhódromos lúdicos

Os caminhódromos lúdicos deverão atender aos seguintes requisitos mínimos:

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

4.4 MALHA VIÁRIA PARA O TRÁFEGO DE CARGA



MUNICÍPIO DE CANDELÁRIA
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
ANEXO III – MODELO FUNCIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A malha viária para a circulação e cargas deve atender aos seguintes requisitos mínimos:

4.4.1 Malha urbana

As vias que integram a malha urbana que suportam o tráfego de carga devem atender no mínimo aos seguintes requisitos:

- Faixa de tráfego preferencial com no mínimo 3,5m de largura configurada junto ao meio-fio;
- Suporte de base para suportar a carga adicional;
- Sinalização ostensiva de segurança viária nos pontos de conflito com a travessia de pedestres e rotas cicloviária.

4.4.2 Malha viária vicinal

As estradas vicinais de jurisdição do município deverão atender no mínimo os seguintes requisitos:

- Programa permanente de manutenção do pavimento em vias com asfalto;
- Programa permanente de recuperação de estradas ensaibradas, especialmente em épocas de escoamento da produção primária.

5 ANEXOS

Fazem parte integrante do presente Anexo os seguintes mapas:

- **Anexo III.A:** Mapa RMU 01 – Rede Estrutural para o Tráfego Motorizado;
- **Anexo III.B:** Mapa RMU 02 – Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária;
- **Anexo III.C:** Mapa RMU 03 – Rede Preferencial para a Circulação de Pedestres;
- **Anexo III.D:** Mapa RMU 04 – Rede Preferencial para o Tráfego de Cargas.