Sumário

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES 1
CAPÍTULO II - DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS 2
CAPÍTULO III - DO SISTEMA VIÁRIO 2
CAPÍTULO IV - DO DIREITO DE PREEMPÇÃO 4
CAPÍTULO V - DAS CALÇADAS 5
CAPÍTULO VI - DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICAS 5
CAPÍTULO VII - DOS GABARITOS DAS VIAS 5
CAPÍTULO VIII - DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO 6
CAPÍTULO IX - DO SISTEMA CICLOVIÁRIO 6
CAPÍTULO IX-A – DAS MEDIDAS DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO 6
CAPÍTULO X – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS 7
ANEXO I - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO E ANEL VIÁRIO EXTERNO 8
ANEXO II – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO: GABARITOS E CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL DAS VIAS EXISTENTES 9
ANEXO III – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO: GABARITOS E CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL DAS VIAS PROJETAS 13
ANEXO IV - MAPA DO SISTEMA CICLOVIÁRIO 15
ANEXO V - REPRESENTAÇÃO GRÁFICA DOS GABARITOS DE VIAS COM CICLOVIA 16
ANEXO VI - ANTEPROJETO DE INTERSEÇÕES VIÁRIAS 18
ANEXO VII - REPRESENTAÇÕES GRÁFICAS 20

LEI COMPLEMENTAR Nº 478, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2016

Estabelece a nova Mobilidade Urbana do Município de Timbó e dá outras providências.

LAERCIO DEMERVAL SCHUSTER JUNIOR, Prefeito de Timbó-SC.
Faço saber a todos os habitantes deste Município, que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1° A Lei de Mobilidade Urbana do Município de Timbó é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez, de todos os tipos de modalidades, sejam elas, pedestres, ciclistas, motociclistas, veículos leves e de cargas, nesta seqüência de prioridade.

Parágrafo único. São partes integrantes desta lei de Mobilidade Urbana os seguintes anexos:

I - Anexo I - Mapa do Sistema Viário Básico e Anel Viário Externo
II - Anexo II - Sistema Viário Básico: Gabaritos e Classificação Funcional das Vias Existentes
III - Anexo III – Sistema Viário Básico: Gabaritos e Classificação Funcional das vias projetadas
IV - Anexo IV – Mapa do Sistema Cicloviário

V - Anexo V - Representação Gráfica de Gabarito de Vias
VI - Anexo VI - Anteprojeto de Interseções Viárias
VII - Anexo VII - Representações Gráficas

CAPÍTULO II - DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 2° A Lei de Mobilidade Urbana do Município de Timbó compreende o Sistema Viário, o Sistema de Transporte Coletivo e o Sistema Cicloviário, sendo pautado pelas seguintes diretrizes:

I - criação de um sistema viário urbano integrado e moderno, com vias estruturais e básicas, formando anéis que permitam:

a) melhor comunicação entre as várias localidades da cidade;

b) ampla distribuição e descentralização dos deslocamentos;

c) indução de desenvolvimento urbano para áreas estratégicas;

d) desvios do tráfego de passagem intermunicipal;

e) maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários em geral;

f) a prioridade de pedestres, ciclistas, pessoas portadoras de necessidades especiais ou com restrição temporária de mobilidade sobre o transporte motorizado;

g) a prioridade do transporte coletivo sobre o individual, e do público sobre o particular;

h) a sua articulação com os Sistemas Intermunicipais.

II - criação de um sistema cicloviário integrado, com ciclovias e ciclofaixas interligadas entre si e aos terminais de transporte coletivo, distribuídas por vários bairros em vias com gabaritos e hierarquias compatíveis para atender com segurança e eficiência aos ciclistas, sem prejuízo aos demais usuários;

III - criação de um sistema de transporte coletivo integrado, com terminais urbanos para integração físico-tarifária e implantação de linhas tronco-alimentadoras no Município, e com um terminal de transporte coletivo rodoviário localizado fora da área central, junto ao terminal rodoviário intermunicipal, a fim de garantir ampla acessibilidade às linhas intermunicipais;

IV - definição da hierarquia para o sistema viário de acordo com sua localização, características e importância na malha viária visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo, objetivando a fluidez e a redução de tempo nos deslocamentos dentro do município;

V - definição do gabarito das vias, de acordo com as diretrizes e estratégias gerais do novo plano de mobilidade urbana, dotando-as com espaço adequado para a circulação segura e eficiente de pedestres, bicicletas e veículos;

VI - identificação das interseções do sistema viário com necessidade de ampliação geométrica para modernização e aumento da segurança e fluidez das vias.

Art. 3° O gerenciamento do Plano de Mobilidade Urbana do Município deverá obedecer às legislações de trânsito e transportes federal, estadual e municipal, dentro das respectivas áreas de competência.

CAPÍTULO III - DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 4° As vias que integram o Sistema Viário de Timbó, constante do Anexo I – Mapa do Sistema Viário e Anel Viário Externo, são classificadas funcionalmente de acordo com sua importância e o serviço que elas proporcionam, quanto à mobilidade do tráfego e controle de acesso em:

I - arteriais: vias destinadas a atender com prioridade ao tráfego de passagem e secundariamente ao local, interligando centros urbanos e recebendo os fluxos veiculares das vias coletoras e locais;

II - coletoras: vias que coletam e distribuem os fluxos veiculares entre as vias arteriais e locais, destinadas tanto ao tráfego de passagem como ao tráfego local, apoiando a circulação nas vias arteriais;

III - locais: vias destinadas ao tráfego local, permitindo acesso direto aos imóveis lindeiros, onde o tráfego de passagem deve ser desestimulado.

Art. 5° As vias arteriais e coletoras compõem o Sistema Viário Básico do Município de Timbó por serem os principais corredores de transporte, recebendo tratamento diferenciado das vias locais.

§1º As vias básicas existentes incluídas no Sistema Viário Básico, com seus respectivos gabaritos e classificações funcionais, estão listadas no Anexo I desta Lei.

§2º As vias projetadas incluídas no Sistema Viário, com sua respectiva numeração, gabaritos e classificações funcionais, estão listadas no Anexo II desta Lei.

Art. 6° Em função do desenvolvimento da cidade, as vias básicas projetadas podem ser adequadas quanto ao seu traçado, gabarito e hierarquia, especialmente quando do desenvolvimento dos projetos de engenharia a partir dos levantamentos topográficos expedidos, para compatibilizar seu traçado, alinhamentos horizontais e verticais com o relevo e ocupação do solo.

Art. 7° Os gabaritos de todas as vias serão marcados simetricamente a partir do eixo da via.

§1º Quando a largura atual da pista de uma via já é maior que a oficial definida para esta via, a pista atual deve ser mantida em todos os seus prolongamentos resultantes de novos parcelamentos.

§2º Quando a largura total da via é maior que o gabarito oficial definido, esta largura deverá ser mantida, mesmo que o passeio venha a ficar maior que o definido no gabarito oficial.

Art. 8° As vias arteriais compõem o Sistema Viário Estrutural e são consideradas estratégicas para o Município de Timbó e para os municípios vizinhos em função do deslocamento de pessoas, veículos e cargas, devendo receber tratamento especial para atender de forma segura e eficiente às demandas e garantir desenvolvimento urbano e regional.

Art. 8ºA O Anel Viário Externo faz parte do Sistema Viário Estrutural e tem a função de organização do tráfego de cargas municipal e intermunicipal.

Art. 8ºB São vias integrantes do Anel Viário Externo:

I - Rua Tupiniquim; ARTERIAL

II - Rua Araponguinhas (trecho entre a SC-110 e a Rua Tupiniquim); ARTERIAL

III - Rua Dona Clara; ARTERIAL

IV – Via Projetada 02 (VP02);

V – Via Projetada 01 (VP01);

VI - Rua Pomerode (trecho entre a Augusto Brandt até a divisa); ARTERIAL

VII - Rua Augusto Brandt; ARTERIAL

VIII – Via Projetada 32 (VP32);

IX - TBO-409;

X - TBO-425;

XI - Rua Tiroleses, da R. Porto Alegre até o entroncamento com a via projetada VP03;

XII- VP03;

XIII - via projetada VP26 até a via projetada VP33;

XV - SC-477, entre a Rua Macaé até a divisa municipal;

XV - SC-110 (Rua Araponguinhas até a divisa Municipal);

XVI- SC-110 (entre o prolongamento da Rua Augusto Brandt e a divisa municipal).

XVII – VP30;

XVIII - TBO-450.

Art. 9° Nas rodovias estaduais que cortam o município, deverão ser respeitadas as faixas de domínio e não edificável, conforme exigências da legislação estadual.

Art. 10 As rodovias municipais rurais - TBO´s têm gabarito oficial de 14,00m (quatorze metros).

Art. 10A. Fica estabelecido o recuo livre obrigatório, área que deve estar livre de obstáculos, como lixeiras, casas de gás, medidores de energia e água, entre outros obstáculos e que é destinada à futura ampliação da via, seja para pista, ciclovia ou calçada.

Parágrafo único. O recuo livre obrigatório deve estar no nível da calçada e deve receber tratamento levando em consideração a regulamentação definida pelo poder executivo através do órgão de planejamento urbano por Lei ou Decreto específicos ao caso.

Art. 11 As vias existentes cujos gabaritos projetados para ampliação ainda não estiverem implantados poderão ter as calçadas com dimensões superiores às estabelecidas em lei, enquanto não for definitivamente implantada a pista veículos com a devida largura.

§1° Toda a área entre o meio-fio e o recuo livre obrigatório deverá receber tratamento, levando em consideração a regulamentação definida pelo poder executivo através do órgão de planejamento urbano por Lei ou Decreto específicos ao caso.

§2° A execução da calçada deverá ser autorizada através de aprovação do projeto de calçada apresentado pelo proprietário, de acordo com regulamento expedido pelo Município.

Art. 12 Os raios de curva do alinhamento predial e/ou muro na intersecção entre vias serão fornecidos pelo órgão municipal competente na Consulta Prévia de Viabilidade Técnica.

Art. 13 O traçado das vias do Sistema Viário Básico está estabelecido no mapa de Sistema Viário, Anexo III desta Lei, que inclui a numeração, gabarito, classificação funcional, e pontos com previsão de interseção especial.

§1º Os pontos do Sistema Viário Básico com previsão de interseção especial ou com possibilidade de ampliação de trevos existentes ou, ainda, trechos com necessidade de correção de traçado, poderão requerer variação de gabarito e/ou raio de curva.

§2º Quando da emissão de Consulta Prévia de Viabilidade Técnica para construir em terrenos nos cruzamentos ou interseções identificados, o órgão municipal competente dará definição das diretrizes geométricas e de acessos.

§3º O traçado definitivo das vias projetadas integrantes do Sistema Viário Básico poderá ser alterado pelo Município quando da execução dos projetos de engenharia.

Art. 14 O órgão municipal competente, dependendo do porte e da localização do empreendimento ou do loteamento em relação ao sistema viário, poderá exigir sistema especial de acesso, com interseção em nível ou desnível, com ou sem ilhas canalizadoras/segurança, sinalização horizontal, vertical e/ou semafórica, faixas de acumulação, desaceleração e aceleração, implantação de via projetada ou outros que julgar necessários.

CAPÍTULO IV - DO DIREITO DE PREEMPÇÃO

Art. 15 Os lotes necessários a implantação de rótulas e interseções, definidos nesta Lei, ficam definidos com o de Direito de Preempção.

Parágrafo único. O direito de preempção fica estabelecido para os seguintes imóveis, de acordo com as inscrições imobiliárias:

I – Lotes com testada para a interseção entre as Ruas Fritz Lorenz e Pomeranos, de acordo com a Figura 1 do Anexo VI: 01.06.005.0824.001, 01.06.023.0270.001, 01.06.003.0344.001, 01.06.003.0266.001;

II – Lotes com testada para a interseção entre as Ruas Indaial e Fritz Lorenz, de acordo com a Figura 2 do Anexo VI: 01.07.007.0036.001, 01.07.007.0102.001, 01.07.007.0603.001, 01.07.016.0377.001.

Art. 16 O Município deverá fazer a averbação do seu direito de preempção na matrícula imobiliária dos imóveis nos quais incide o direito de preempção, no prazo de 120 dias a partir da entrada em vigor deste dispositivo, e deverá notificar o proprietário destes imóveis no prazo de 2 (dois) anos a partir da averbação, em conformidade com o Plano Diretor.

Art. 17 Os lotes com Direito de Preempção, mencionados no artigo anterior, passam a ter os seguintes índices urbanísticos:

I - número máximo de pavimentos igual a 1 (um);

II - coeficiente de aproveitamento máximo igual a 1 (um);

III - taxa de ocupação máxima igual a 40% (quarenta por cento);

IV - recuo frontal mínimo igual a 5,00m (cinco metros).

Art. 18 Demais procedimentos acerca do direito de preempção deverão obedecer ao estabelecido na Lei do Plano Diretor.

CAPÍTULO V - DAS CALÇADAS

Art. 19 As calçadas novas, advindas de loteamentos e/ou desapropriações de área, terão gabarito padronizado de acordo com a Lei de Parcelamento de Solo e da Lei de Uso e Ocupação do Solo.

CAPÍTULO VI - DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICAS

Art. 21 O estacionamento de veículos nas vias públicas não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

Parágrafo único. É prerrogativa exclusiva do Poder Público Municipal determinar os trechos passíveis de implantação de vagas para estacionamento nas vias públicas, ou de forma que impliquem o seu uso.

CAPÍTULO VII - DOS GABARITOS DAS VIAS

Art. 22 Cada hierarquia de via terá um gabarito padrão variável conforme a composição das faixas viárias, necessárias ao atendimento dos fluxos e serviços em cada logradouro.

Art. 23 A composição padrão de gabarito mínimo das vias está definida na Lei de Parcelamento do Solo, sendo que sobre as vias definidas como Corredores de Comércio e Serviços 2 incide o recuo livre obrigatório de mais 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros).

Art. 24 O gabarito das vias, existentes e projetadas, que fazem parte do Sistema Viário Básico consta dos anexos II e III desta Lei.

Art. 26 Os projetos de novos loteamentos, contíguos ou não à malha urbana, deverão se adequar às condições mínimas dos gabaritos das vias, reservando ~~a~~ à Secretaria de Planejamento, Trânsito e Meio Ambiente a resolução/definição final sobre a hierarquia de suas vias.

CAPÍTULO VIII - DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 27 O Sistema de Transporte Coletivo de Timbó deverá ser adaptado para funcionar com linhas de ônibus no esquema tronco-alimentador, com terminais de integração entre o próprio sistema e com o sistema cicloviário.

Art. 28 Os terminais de integração são fechados e o acesso de passageiros ocorrerá mediante o pagamento de passagem, permitindo ao usuário transferência gratuita de linha de ônibus nos terminais.

Art. 29 O sistema incentivará o desenvolvimento de centros de serviço, comércio, lazer e recreação junto aos terminais para diminuir a dependência do centro da cidade e o carregamento dos corredores de transporte.

Parágrafo único. Nas adjacências dos terminais, deverão ser implantados parques de estacionamento para automóveis, motocicletas e bicicletas para permitir o intercâmbio modal, incentivando o uso do transporte coletivo.

Art. 30 O órgão municipal competente detalhará e atualizará o Sistema de Transporte Coletivo.

CAPÍTULO IX - DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 31 O Sistema Cicloviário de Timbó será implantado em áreas não edificáveis de baixo impacto ambiental e ao longo das vias expostas no mapa do Sistema Cicloviário, Anexo IV - Mapa do Sistema Cicloviário desta Lei, prevendo-se a ligação com as cidades de Indaial, Pomerode, Rio dos Cedros, Rodeio e Benedito Novo.

Art. 32 Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos Terminais de Integração de Transporte Coletivo e em pontos estratégicos que facilitem o uso da bicicleta para os diversos fins.

Art. 33 Ciclovias são faixas de circulação exclusiva e independente para bicicletas, projetadas para agilizar o deslocamento de ciclistas com segurança e conforto, compondo juntamente com as ciclofaixas, a malha cicloviária municipal.

§1º - Ciclofaixas são partes demarcadas nas pistas, usadas por bicicletas, sem restrição física no pavimento.

§2º - Nas ciclovias e ciclofaixas será permitido o acesso de veículo motorizado, ciclo-elétricos e ciclomotores, de acordo com a regulamentação dada pelos órgãos federais competentes.

§3º - *Joggings*, *skates, rollers* e assemelhados poderão utilizar as ciclovias, respeitando o caráter preferencial das bicicletas e de acordo com a regulamentação dada pelos órgãos federais competentes.

§4º A largura mínima de cada ciclofaixa deverá ser de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) se for unidirecional e de 2,20m (dois metros e vinte centímetros) se for bidirecional.

§5º A largura mínima de cada ciclovia deverá ser de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

§6º As representações gráficas dos gabaritos das vias com ciclovia constam do Anexo V desta lei.

Art. 34 Os trechos de ciclovias e/ou ciclofaixas devem ser integrados para permitir a circulação direta de bicicletas entre os bairros da cidade.

Art. 35 O órgão municipal competente detalhará e atualizará o Sistema Cicloviário.

Art. 36 O pavimento das ciclovias e ciclofaixas poderá ser em *paver*, cimento, asfalto ou material similar que garanta a regularidade do solo, desde que diferencie o mesmo do passeio público, respeitada a legislação atinente a espécie;

CAPÍTULO IX-A – DAS MEDIDAS DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO

Art. 36-A. A moderação do tráfego tem por objetivo a requalificação do espaço de circulação, estabelecendo medidas de engenharia de tráfego e de desenho urbano para promover maior segurança viária e melhorar as condições ambientais.

Art. 36B. Nas vias locais e coletoras, existentes e projetadas, fica permitida a implantação de medidas moderadoras de tráfego, desde que obedecida a legislação federal e seguidas as diretrizes específicas expedidas pelo Órgão Municipal de Planejamento.

Parágrafo único. O Órgão Municipal de Planejamento poderá exigir ou implantar medidas de moderação de tráfego nas demais vias ou trechos de vias onde o identificar a necessidade.

CAPÍTULO X – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 37 Os casos omissos nesta Lei serão encaminhados para exame e pronunciamento do Conselho da Cidade.

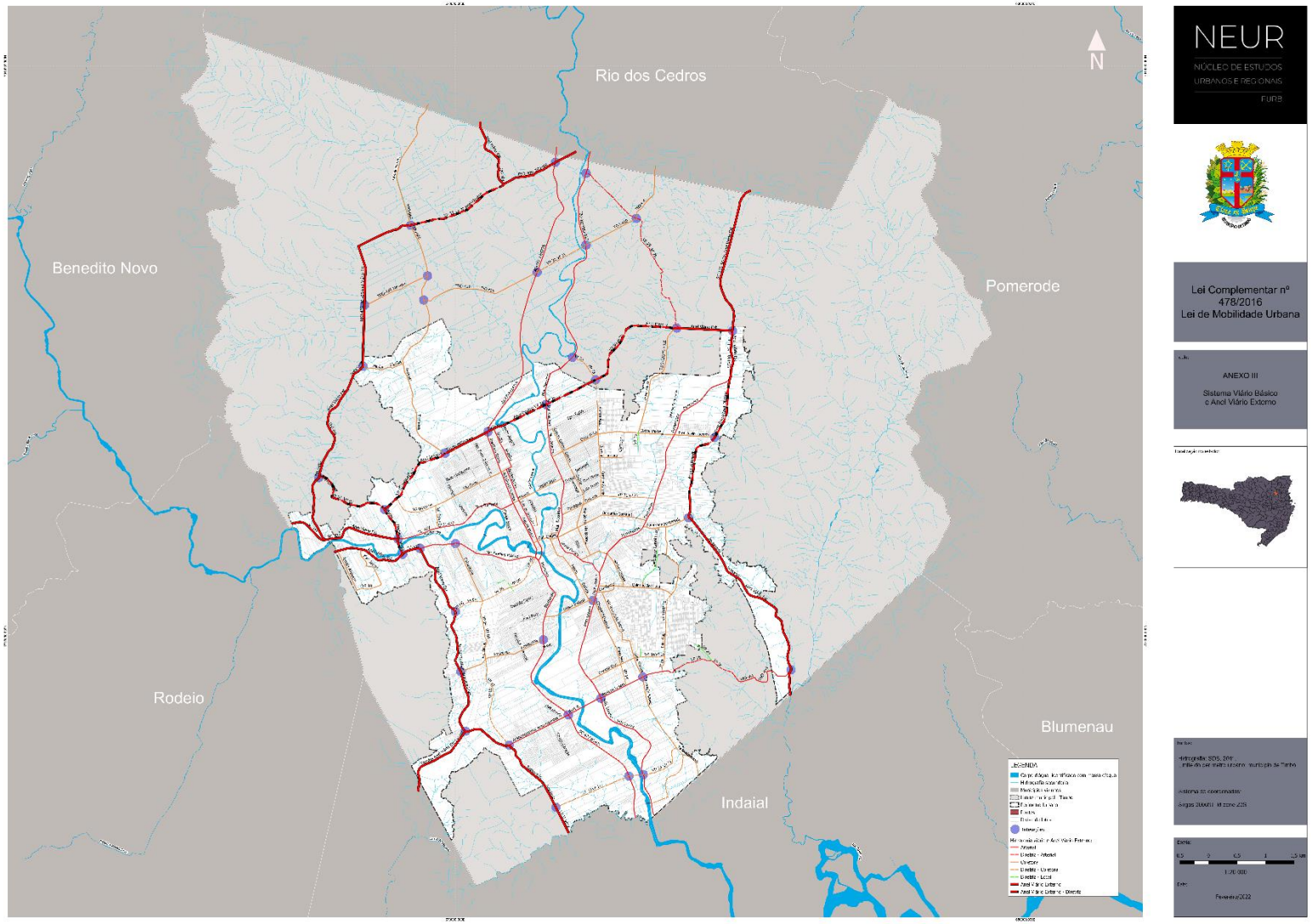
Art. 37-A Em um prazo de 2 (dois) anos, deverá ser realizado o Plano de Mobilidade, respeitando as diretrizes desta lei e do Plano Diretor.

Art. 38 Esta Lei entra em vigor após decorridos 45 dias de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Complementar nº. 344, de 13 de dezembro de 2007, e demais alterações posteriores.

MUNICÍPIO DE TIMBÓ, em 22 de dezembro de 2016; 147º ano de Fundação; 82º ano de Emancipação Política.

LAERCIO DEMERVAL SCHUSTER JUNIOR
Prefeito de Timbó/SC

ANEXO I - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO E ANEL VIÁRIO EXTERNO



ANEXO II – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO: GABARITOS E CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL DAS VIAS EXISTENTES

Nome da Via	Gabarito Existente			Gabarito Projetado			Classificação Funcional I	Classificação Funcional II	Corredor de Comércio e Serviço
	Calçada Esquerda	Pista	Calçada Direita	Calçada Esquerda	Pista	Calçada Direita			
	Total			Total					
AMAZONAS	2	10	2	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
ARAPONGUINHAS (entre SC-110/Rodeio e R. Tupiniquim)	2	14	2	2,5	13,2	5,3	ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
	18			21					
ARAPONGUINHAS (entre Tupiniquim e SC-477/BNU)	2	14	2	2	14	2	ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
	18			18					
ARISTILIANO RAMOS (entre R. Manaus e R. Lorena)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
AUGUSTO BRANDT	3	8	3	2,5	13,2	5,3	ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
	14			21					
ÁUSTRIA (entre Paraguai e limite do perímetro urbano)	2	10	2	2	10	2	COLETORA		
	14			14					
BAHIA	3	8	3	3	8	3	COLETORA		
	14			14					
BARÃO DO RIO BRANCO	2	10	2	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
BELÉM	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
BENJAMIN CONSTANT	3	10	3	3	10	3	COLETORA		CCS3
	16			16					
BLUMENAU (entre Av. Getúlio Vargas e R. Rondônia)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
BOLÍVIA	3	10	3	4,5	10	4,5	COLETORA		CCS2
	16			19					
BRASÍLIA	2	10	2	3,5	10	3,5	ARTERIAL		CCS2
	14			17					
CAMBORIÚ	3	8	3	3	8	3	COLETORA		-
	14			14					
CARLOS GOMES	2	10	2	2	10	2	COLETORA		
	14			14					
CARLOS WOLTER	2	8	2	3	10	3	COLETORA		-
	12			16					
CHAPECÓ	3	8	3	3,5	10	3,5	COLETORA		-
	14			17					
DONA CLARA	2	10	2	2,5	13,2	5,3	ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
	14			21					
ERWIN HAAKE (entre Oscar Piske e divisa)	2	10	2	2	10	2	COLETORA		-
	14			14					
FREI BRUNO	3	8	3	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
FRITZ KLUG	3	14	3	3	10	3	COLETORA		-
	20			16					
FRITZ LORENZ (entre R. Nereu Ramos e início Zona Industrial)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					

Nome da Via	Gabarito Existente			Gabarito Projetado			Classificação Funcional I	Classificação Funcional II	Corredor de Comércio e Serviço
	Calçada Esquerda	Pista	Calçada Direita	Calçada Esquerda	Pista	Calçada Direita			
	Total			Total					
GENERAL OSÓRIO	3	10	3	4,5	10	4,5	COLETORA		CCS2
	16			19					
GERHARD SPIESS	2	10	2	2	10	2	COLETORA		-
	14			14					
GERMANO BRANDES SÊNIOR (entre R. Honduras e R. General Osório)	2	10	2	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
GERMANO BRANDES SÊNIOR (entre R. General Osório e R. Bolívia)	3	10	3	4,5	10	4,5	COLETORA		CCS2
	16			19					
GETÚLIO VARGAS (entre R. General Osório e R. Blumenau)	4,3	7	4,3	4,1	9,5	6,4	ARTERIAL		CCS2
	15,6			20					
GRÉCIA (entre R. Oscar Piske e R. João Tesch)	3	8	3	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
HONDURAS	2	10	2	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
INDAIAL	1,6	10	1,6	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	13,2			17					
JAPÃO	2	10	2	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
KURT BEBECKE	1,5	14	1,5	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS3
	17			19					
MANAUS	2	10	2	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
MARECHAL DEODORO (entre R. Benjamin Constant e R. Egito)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
MARECHAL DEODORO (Egito até a divisa urbana)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS3
	16,00			19					
MARECHAL FLORIANO PEIXOTO (entre Av. Getúlio Vargas e R. Gustavo Piske)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
MONTEIRO LOBATO	3	8	3	3	8	3	ARTERIAL		-
	14			14					
NEREU RAMOS	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
OLAVO BILAC	2	8	2	3	8	3	COLETORA		-
	12			14					
OSCAR PISKE (entre R. Mal. Deodoro e SC-110)	3	10	3	4,5	10	4,5	COLETORA		CCS2
	16			19					
PARAGUAI	2	10	2	2	10	2	COLETORA		-
	14			14					
POMERANOS (entre Alwin Schumann até prolong R. Augusto Brandt)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS3
	16			19					
POMERANOS (entre R. Fritz Lorenz e R. Alwin Schumann)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
POMERODE (entre R. Augusto Brandt e Município de Indaial)	3	10	3	2,5	13,2	5,3	ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
	16			21					

Nome da Via	Gabarito Existente			Gabarito Projetado			Classificação Funcional I	Classificação Funcional II	Corredor de Comércio e Serviço
	Calçada Esquerda	Pista	Calçada Direita	Calçada Esquerda	Pista	Calçada Direita			
	Total			Total					
POMERODE (entre Pomeranos e Augusto Brandt)	3	10	3	3	10	3	ARTERIAL		CCS3
	16			16					
PROF. ALWIN LAEMMEL	3	8	3	3	8	3	COLETORA		CCS3
	14			14					
QUINTINO BOCAIÚVA (entre R. Fritz Lorenz e R. Carlos Wolter)	3	9,15	3	4,5	10	4,5	COLETORA		CCS2
	15,15			19					
ROLANDO MUELLER	3	8	5	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
RUY BARBOSA (entre Av. Getúlio Vargas e R. Macapá)	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
SÃO BENTO	3	8	3	3	8	3	COLETORA		-
	14			14					
SÃO PAULO (entre R. Brasília e R. Belém)	2	10	2	3,5	10	3,5	ARTERIAL		CCS2
	14			17					
SÃO PAULO (entre R. Belém e R. Aristiliano Ramos)	2	10	2	3,5	10	3,5	COLETORA		CCS2
	14			17					
SÃO PAULO (entre R. Aristiliano Ramos e VP04)	2	7	2	2	10	2	COLETORA		-
	11			14					
SC-110 (p/ Pomerode, entre prolong. Augusto Brandt e divisa urbana.)	-	-	-	-	-	-	ARTERIAL		CCS1
	30			30					
SC-110 (p/ Rodeio, entre R. Araponguinhas e divisa mun.)	-	-	-	-	-	-	ARTERIAL		CCS1
	30			30					
AE477A (p/ Rio dos cedros, entre R. Lorena e div. Urbana)	-	-	-	-	-	-	ARTERIAL		CCS3
	30			30					
AE477A (p/ Rio dos cedros, entre Limite Urbano e Limite Municipal)	-	-	-	-	-	-	ARTERIAL		-
	30			30					
SC-477 (p/ Benedito Novo, entre R. Macaé e divisa mun.)	-	-	-	-	-	-	ARTERIAL		CCS1
	40			40					
SC-477 (de curso d'água entre R. Olinda e R. Macapá até a Rua Macaé)	-	-	-	-	-	-	ARTERIAL		CCS3
	40			40					
SC-477 (p/ Indaial, entre R. Tamarindo e div. municipal)	-	-	-	-	-	-	ARTERIAL		CCS3
	40			40					
SETE DE SETEMBRO	3	10	3	4,5	10	4,5	ARTERIAL		CCS2
	16			19					
TANCREDO NEVES	3,5	13	3,5	3,5	13	3,5	COLETORA		-
	20			20					
TIROLESES (entre VP26 e R. Aristiliano Ramos)	2	8	2	3,5	10	3,5	ARTERIAL		CCS1
	12			17					

Nome da Via	Gabarito Existente			Gabarito Projetado			Classificação Funcional I	Classificação Funcional II	Corredor de Comércio e Serviço
	Calçada Esquerda	Pista	Calçada Direita	Calçada Esquerda	Pista	Calçada Direita			
	Total			Total					
TIROLESES (entre R. Aristiliano Ramos e VP03)	2	10	2	3,5	10	3,5	ARTERIAL		CCS1
	14			17					
TUPINIQUIM	2	10	2	2,5	13,2	5,3	ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
	14			21					
TAPAJÓS							ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
TBO-409							ARTERIAL	Anel Viário Externo	
TBO-425							ARTERIAL	Anel Viário Externo	
TBO-450							ARTERIAL	Anel Viário Externo	

* A largura especificada para a calçada contempla: ciclovia, passeio e canteiro/arborização

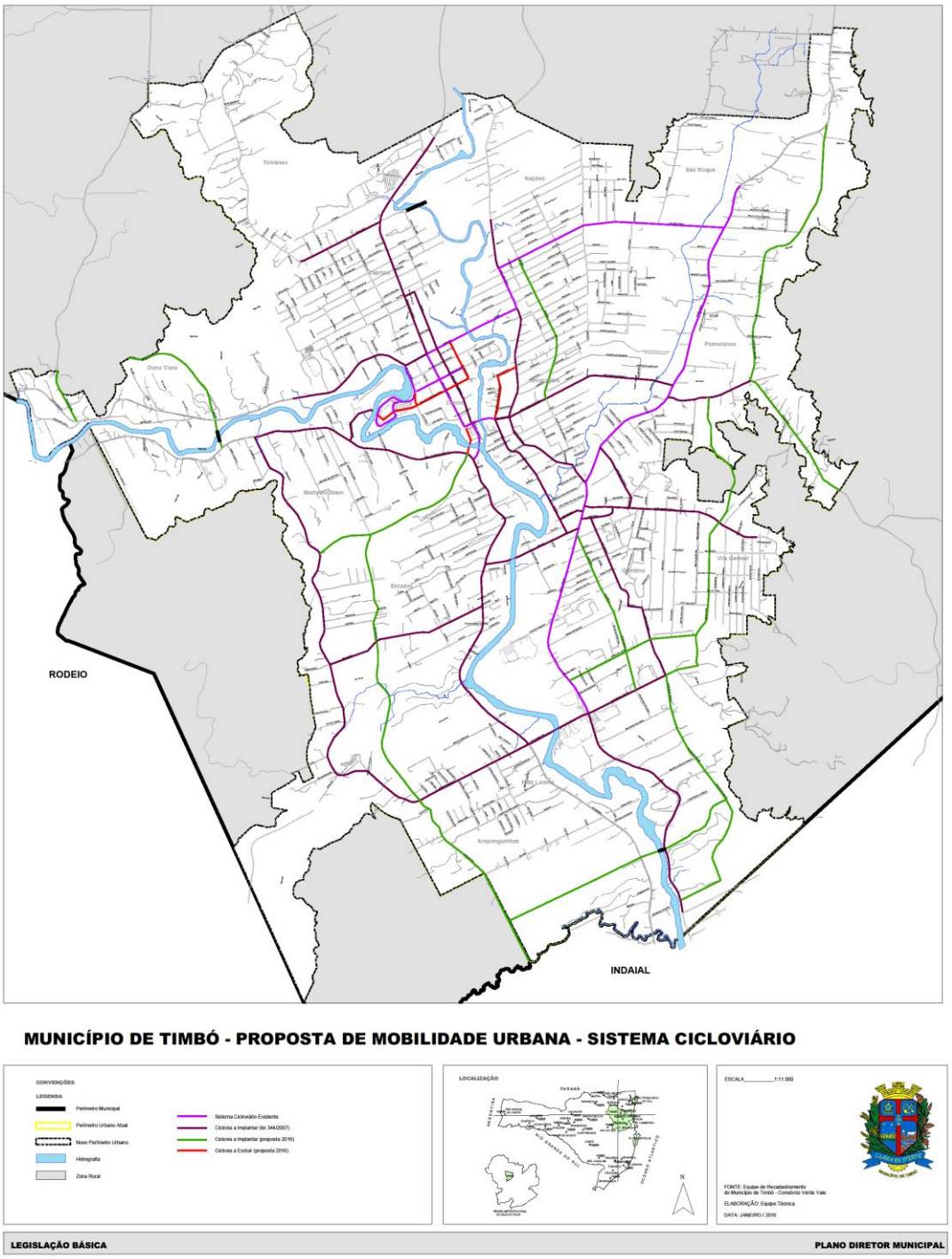
*Observação: nos CCS2 o recuo livre obrigatório de 1,5m já está incluso no gabarito projetado.

ANEXO III – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO: GABARITOS E CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL DAS VIAS PROJETAS

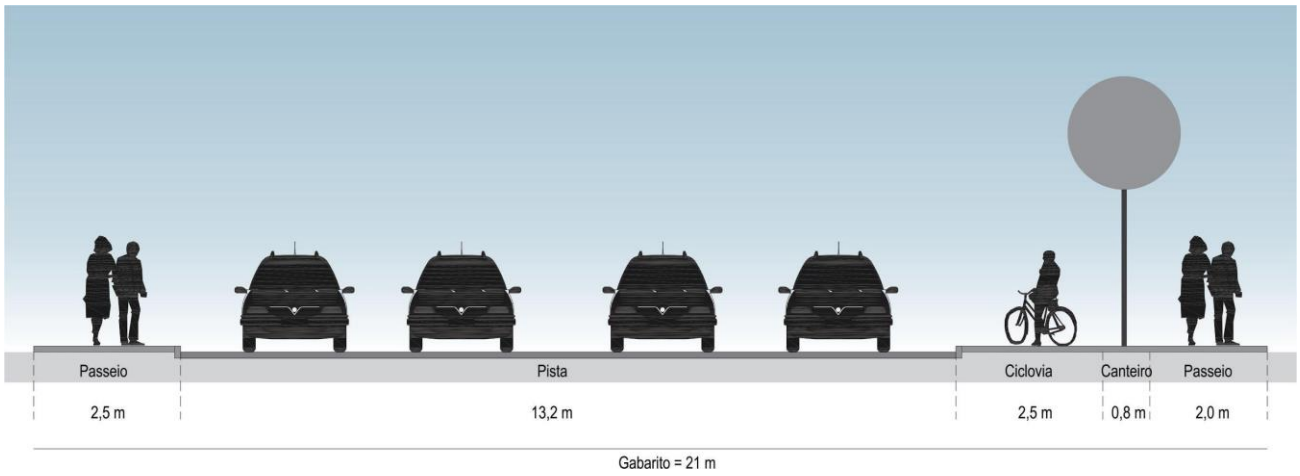
N°	Vias Projetadas	Gabarito	Recuo Livre Obrig.	Classificação Funcional I	Classificação Funcional II	Corredor de Comércio e Serviço
		Total				
1	LIG. ASCURRA ATÉ CANOINHAS	14		LOCAL		
2	VP22 LIG. BARÃO DO RIO BRANCO ATÉ GRÉCIA	17		COLETORA		CCS2
3	LIG. ERWIN HAAKE E CRICIÚMA	14		LOCAL		
4	LIG. GETÚLIO VARGAS ATÉ ARAPONGUINHAS	19	1,5	COLETORA		CCS2
5	LIG. KARL SIEGLE ATÉ ARNOLD ALBRECHT	14		COLETORA		
6	LIG. MONTEIRO LOBATO ATÉ TBO-464 - rural	14		ARTERIAL		
7	LIG. OLAVO BILAC ATÉ MONTEIRO LOBATO	17		COLETORA		
8	LIG. SÃO PAULO ATÉ VP03	14		COLETORA		
9	LIG. SC-110 C/ SC-477 (c/ ponte) B. Dona Clara c/ B. Martinho Stein	21		ARTERIAL	Anel Viário Externo	
10	LIG. SC-477 ATÉ VP04	16		COLETORA		
11	LIG. TBO-410 ATÉ TBO-426 (c/ ponte) - rural	16		COLETORA		
12	LIG. TIROLESES ATÉ VP02	14		ARTERIAL		CCS1
13	LIG. TIROLESES ATÉ VP33 (c/ ponte) B. capitais c/ B. Nações	16		ARTERIAL		CCS1
14	LIG. TUPINIQUIM ATÉ VP13 (c/ ponte) B. Araponguinas c/ B. Fritz Lorenz	16		COLETORA		
15	LIG. VP01 ATÉ TBO-450 (Dona Clara)	21		ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1 - dentro da área urbana
16	LIG. VP11 ATÉ TANCREDO NEVES	16		COLETORA		
17	LIG. VP26 ATÉ TBO-434 - rural	16		ARTERIAL		
18	PROLONG. AUGUST MAAS ATÉ VP28	14		LOCAL		
19	PROLONG. AUGUSTO BRANDT	21		ARTERIAL		CCS1
20	PROLONG. ÁUSTRIA ATÉ TBO-010 - rural	14		COLETORA		
21	PROLONG. BRASÍLIA ATÉ TIROLESES	14		ARTERIAL		CCS2
22	PROLONG. BRUSQUE	14		LOCAL		
23	PROLONG. CHAPECÓ	17		COLETORA		
24	PROLONG. EMMA KLITZKE	14		LOCAL		
25	PROLONG. FREI BRUNO (NORTE E SUL)	17		COLETORA		CCS2
26	PROLONG. FRITZ KLUG (NORTE E SUL)	16		COLETORA		
27	PROLONG. GRÉCIA	17		COLETORA		CCS2
28	PROLONG. OSVALDO CRUZ	14		COLETORA		
29	PROLONG. PARAGUAI ATÉ POMERANOS	14		COLETORA		
30	PROLONG. PETÚNIA	14		LOCAL		
31	PROLONG. TANCREDO NEVES	20		COLETORA		
32	PROLONG. TBO-409 ATÉ TBO-425 - rural	21		ARTERIAL	Anel Viário Externo	
33	PROLONG. TBO434 ATÉ TBO-410- rural	16		ARTERIAL		
34	PROLONG. TUPINIQUIM (c/ ponte) até a divisa municipal	21		ARTERIAL		

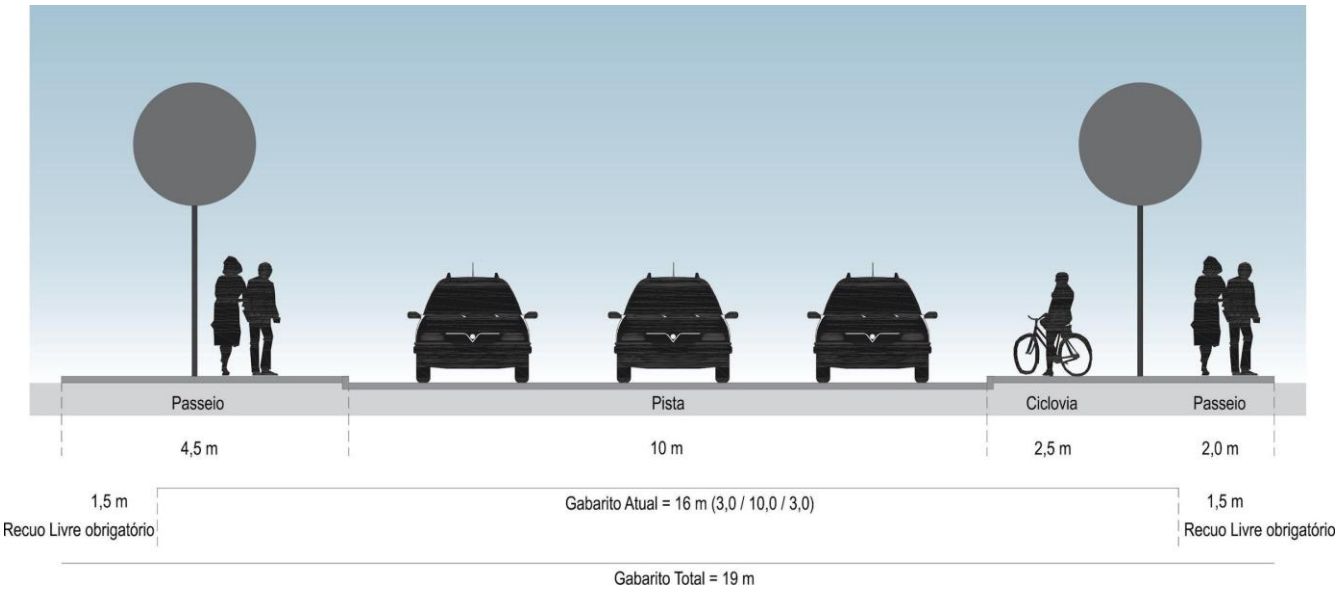
N°	Vias Projetadas	Gabarito Total	Recuo Livre Obrig.	Classificação Funcional I	Classificação Funcional II	Corredor de Comércio e Serviço
35	VP01			ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
36	VP02			ARTERIAL	Anel Viário Externo	
37	VP03			ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
38	VP04			COLETORA		
39	VP05			COLETORA		
40	VP06			COLETORA		CCS2
41	VP07			LOCAL		
42	VP08			LOCAL		
43	VP09			COLETORA		CCS2
44	VP10			COLETORA		
45	VP11			COLETORA		
46	VP12			COLETORA		
47	VP13			COLETORA		
48	VP14			COLETORA		
49	VP15			COLETORA		
50	VP16			COLETORA		
51	VP17			LOCAL		
52	VP18			COLETORA		
53	VP19			LOCAL		
54	VP20			LOCAL		
55	VP21			COLETORA		
57	VP23			COLETORA		CCS2
58	VP24			ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
59	VP25			LOCAL		
60	VP26			ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
61	VP27			ARTERIAL	Anel Viário Externo	CCS1
62	VP28			ARTERIAL		
63	VP29			ARTERIAL		
64	VP30			ARTERIAL	Anel Viário Externo	
65	VP31			COLETORA		
66	VP32			ARTERIAL	Anel Viário Externo	
67	VP33			COLETORA		

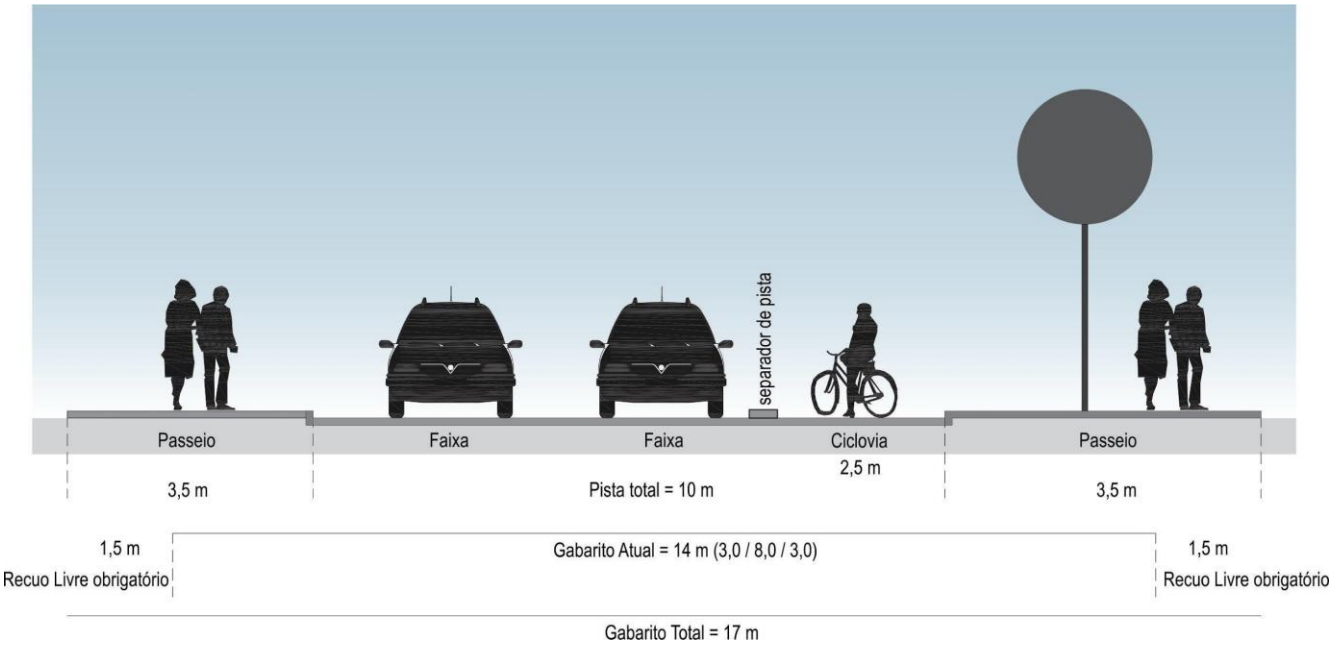
ANEXO IV - MAPA DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

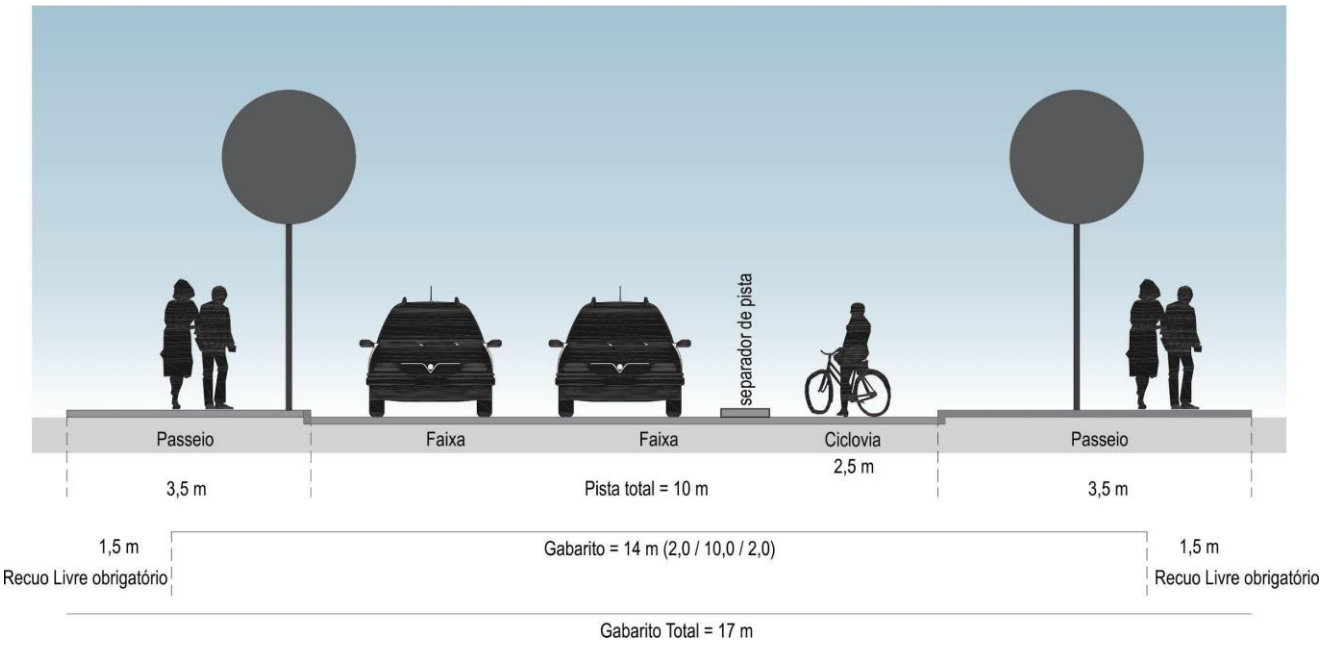


ANEXO V - REPRESENTAÇÃO GRÁFICA DOS GABARITOS DE VIAS COM CICLOVIA






separador de pista
Passeio
Faixa
Faixa
Ciclovia
2,5 m
Passeio
3,5 m
Pista total = 10 m
3,5 m
1,5 m
Recuo Livre obrigatório
Gabarito Atual = 14 m (3,0 / 8,0 / 3,0)
1,5 m
Recuo Livre obrigatório
Gabarito Total = 17 m


separador de pista
Passeio
Faixa
Faixa
Ciclovia
2,5 m
Passeio
3,5 m
Pista total = 10 m
3,5 m
1,5 m
Recuo Livre obrigatório
Gabarito = 14 m (2,0 / 10,0 / 2,0)
1,5 m
Recuo Livre obrigatório
Gabarito Total = 17 m

ANEXO VI - ANTEPROJETO DE INTERSEÇÕES VIÁRIAS

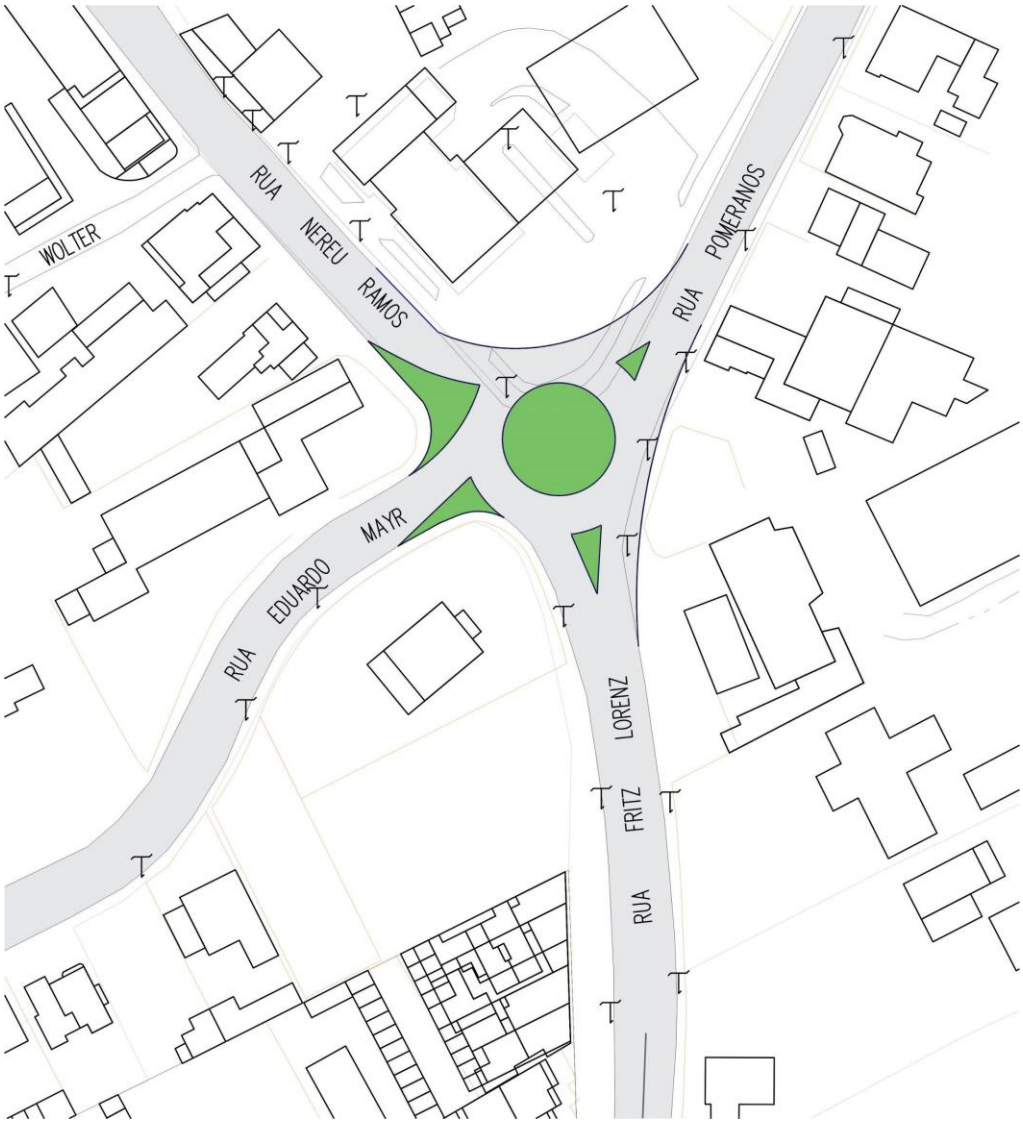
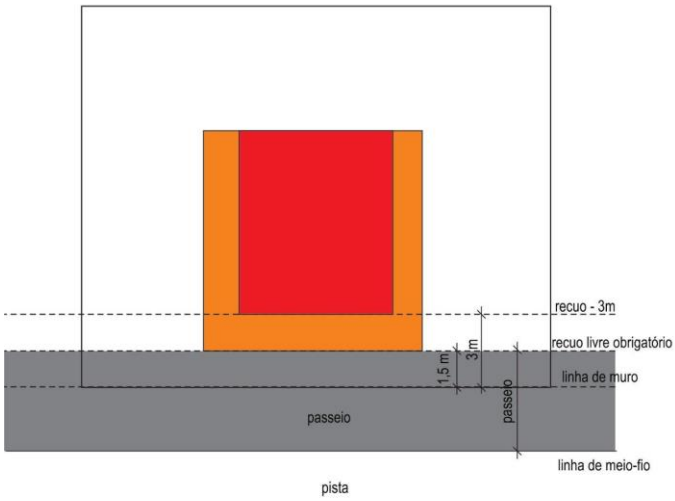


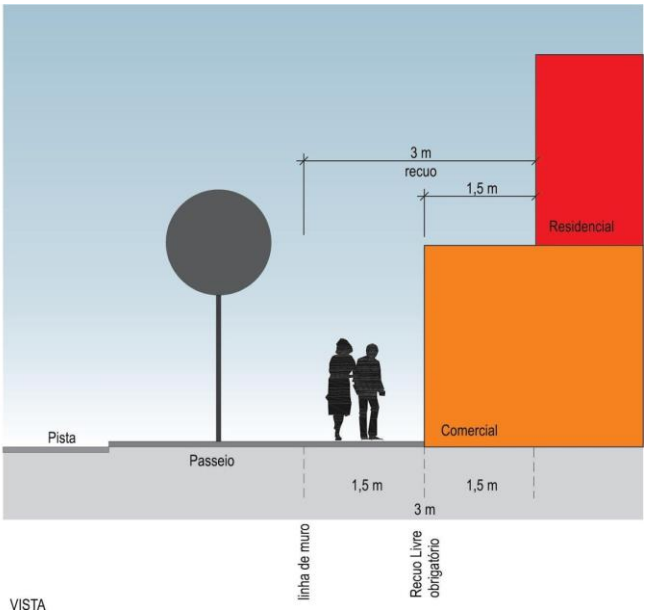
Figura 1 - Trevo das ruas Fritz Lorenz e Pomeranos

Figura 2 - Trevo das ruas Indaial e Fritz Lorenz

ANEXO VII - REPRESENTAÇÕES GRÁFICAS



PLANTA BAIXA



VISTA